PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

SP

P.24 BRONIŁY GRECJI

MiG-29 W FARNBOROUGH

41 ● (1924) ● 1988–10–09 CENA 70 zł

SKRZYDLATA POLSKA

Na starcie VI Mistrzostw Europy Balonów na Ogrzane Powietrze w Lesznie Wielkopolskim (patrz str. 4–6)

Zdjęcie: Bernard Koszewski

Z LOTU PO KRAJU

ZESPÓŁ MJR. PIL. JERZEGO CYGANKA NAJLEPSZY W LOTNICTWIE WOPK

W dniach 19—25 września br. rozegrano Zawody Użyteczno-Bojowe lotnictwa Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Piloci, nawigatorzy oraz personel techniczny rywalizowali o miano najlepszych. Komisja, której przewodniczył płk pil. **Jerzy Topolnicki**, oceniła poziom wiedzy i wyszkolenia bojowego najlepszych zespołów, uczestniczących w finałach tegorocznych zawodów.

Regulamin zawodów przewidywał 7 konkurencji. Liczyło się nie tylko przygotowanie teoretyczne, ale także przechwytywanie celów na dużej i małej wysokości, bombardowanie i strzelanie z działek do celów naziemnych, jak również strzelanie z broni osobistej. Piloci startowali kluczem, gdyż w tym roku zawody rozegrano w klasyfikacji zespołowej.

Podczas kilkudniowej, ostrej ale jednocześnie prowadzonej w duchu sportowym rywalizacji o zaszczytny tytuł mistrza zespołowego, najlepszymi okazali się podwładni mjr. pil. **Jerzego Cyganka**, wśród których byli piloci: kpt. **Ryszard Kosman**, kpt. **Zdzisław Górny** i por. **Piotr Jabłoński** oraz nawigatorzy: kpt. **Bogumił Ścibior** i por. **Janusz Drohomirecki**. W mistrzowskim zespole personel techniczny reprezentowali m. in. dowódca klucza obsługi technicznej st. chor. **Dariusz Biernacki** oraz technicy: st. chor. sztab. **Waldemar Pajurek**, chor. **Kazimierz Jarosz** i st. sierż. sztab. **Marian Janus**.

Drugie miejsce zajął zespół dowodzony przez por. pil. **Edwarda Gerszтyna** z 11 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego OPK im. Osadników Dolnośląskich. Na trzecim miejscu uplasowali się podwładni por. pil. **Adama Szypiorka** z jednostki stacjonującej na terenie Pomorskiego OW.

Najlepszym nawigatorem naprowadzania w zawodach użyteczno-bojowych okazał się kpt. nawig. **Bogumił Ścibior.**

POLSKO-AMERYKAŃSKA UROCZYSTOŚĆ W KIEŁPINIE

18 września br. o 15:00 na cmentarzu w Kiełpinie społeczeństwo Łomianek i okolicznych miejscowości oddało hołd poległym polskim żołnierzom w Bitwie pod Łomiankami w 1939, żołnierzom Ruchu Oporu oraz LWP, poległym w rejonie Kępy Kiełpińskiej, jak również 8 amerykańskim lotnikom, którzy zginęli tragicznie 18 września 1944 w Dziekanowie Leśnym. Udział w uroczystości antywojennej wzięli m.in. pracownicy Ambasady USA z ambasadorem **Johnem R. Davisem, jr.**; przedstawiciele Zarządu Głównego ZBoWiD i władze urzędu gminy Łomianki. Łącznie w uroczystości uczestniczyło ok. 350 osób. Przed uroczystością na cmentarzu została odprawiona msza w kościele parafialnym w Łomiankach w intencji poległych żołnierzy polskich i amerykańskich pochowanych na tym cmentarzu oraz wszystkich żołnierzy poległych na frontach II wojny światowej. Odbył się również Apel Poległych.

Na wniosek miejscowych władz ZBoWiD, Rada Państwa odznaczyła pośmiertnie załogę samolotu B-17 („Do zobaczenia") w składzie: por. Francis Ankis, ppor. Forrest Shaw, ppor. Ely Berenson, ppor. Myron Mervill, sierż. Frank de Cillis, sierż. A. Mac Phee, sierż. Walter P. Shimshock (Władysław Szymczak — Polak z pochodzenia), sierż. Paul F. Haney — Warszawskim Krzyżem Powstańczym. Odznaczenia, za pośrednictwem ambasady USA w Warszawie, zostaną przekazane rodzinom poległych lotników amerykańskich. (R. Sz.)

J. GRUSZECKI I B. CIERPIAK SAMOLOTOWYMI MISTRZAMI POLSKI JUNIORÓW

W Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie odbyły się, w dniach 13—18 września br., XVII Samolotowe Nawigacyjne Mistrzostwa Polski Juniorów. Uczestniczyło 29 dwuosobowych załóg z 20 aeroklubów. Wszyscy latali na samolotach PZL-104 Wilga. Rozegrano dwie konkurencje nawigacyjne. Mistrzami Polski juniorów zostali reprezentanci gospodarzy, pil. **J. Gruszecki** — nawig. **B. Cierpiak**, którzy zgromadzili najmniej — 246 pkt. karnych. Następne miejsca zajęły załogi: 2. **A. Figiel** — **M. Figiel** (Aeroklub Lubelski) — 370 pkt.; 3. **R. Żmudziński** — **P. Saciński** (A. Łódzki) — 442 pkt.; 4. **Z. Chudy** — **Z. Laskowski** (A. Stalowowolski) — 519 pkt.; 5. **T. Jaworski** — **K. Augustynowicz** (A. Częstochowski) — 521 pkt.; 6. **T. Noga** — **M. Mitka** (A. Bielsko-Bialski) — 585 pkt.; 7. **S. Wlasiuk** — **A. Popiak** (A. Lubelski) — 612 pkt.; 8. **M. Żwański** — **A. Chudy** (A. Warszawski) — 648 pkt.; 9. **D. Lewek** — **M. Kalamasz** (A. Rzeszowski) — 654 pkt.; 10. **R. Bossowski** — **J. Markiewicz** (A. Krakowski) — 715 pkt.

ZAWODY SAMOLOTOWE W OLSZTYNIE

21 dwuosobowych załóg z aeroklubów — Elbląskiego, Gdańskiego, Grudziądzkiego, Warmińsko-Mazurskiego i Ziemi Mazowieckiej uczestniczyło w Okręgowych Nawigacyjnych Zawodach Samolotowych w Olsztynie, rozegranych w dniach 16—18 września br. Rozegrano trzy konkurencje. Czołowe miejsca zajęły załogi: 1. pil. **Lech Łakomy** — nawig. **Janusz Łangowski** (Aeroklub Gdański) — 654 pkt.; 2. **Stanisław Abramowicz** — **Mieczysław Żuchowski** (A. Elbląski) — 655 pkt.; 3. **Maciej Kruszewski** — **Wojciech Siudek** (A. Gdański) — 809 pkt.

MITYNG LOTNIOWY

W dniach 22—28 sierpnia br. na Żarze miały odbyć się III Akademickie Mistrzostwa Polski w Lotniarstwie. Organizatorem zawodów była Federacja Akademickich Klubów Lotniarskich ZSP oraz Akademicki Klub Lotniarski ZSP Politechniki Warszawskiej. Do udziału w zawodach zgłosiło się 63 pilotów, w tym 8 z RFN, 16 z CSRS oraz 1 z ZSRR. Polskie środowisko akademickie było reprezentowane przez pilotów z AKL Politechniki Warszawskiej, AKL Kraków, AKL Rzeszów, AKL Bielsko-Biała oraz pilotów z Politechniki Świętokrzyskiej i Politechniki Białostockiej. Regulamin, wzorowany na regulaminie Lotniowych Mistrzostw Polski, zakładał rozgrywanie wyłącznie konkurencji przelotowych. Warunki atmosferyczne uniemożliwiły, niestety, wykonanie przelotów i mistrzostwa przerodziły się w mityng lotniowy. Rozgrywano konkurencje zabawowe typu lot na długotrwałość. Atrakcję stanowiły pokazy holowania lotni za wyciągarką, zaprezentowane przez pilotów z Drachenfluggruppe Börry (RFN).

USŁUGI AEROPOLU W RADOMIU

24 września br. zespół śmigłowcowy Przedsiębiorstwa Usług Lotniczych Aeropol dokonał skomplikowanej wymiany tzw. iskrowników mokrych na sklepieniu hali odlewni fabryki w Radomiu. Do tego celu wykorzystano śmigłowiec Mi-8 pilotowany przez **Henryka Florkowskiego**. Zadaniem z ziemi kierował instr. pil. **Jerzy Malczyński**. Wymiana trwała 6 godzin. Metodą tradycyjną trwałoby to ok. 30 dni, przy wstrzymanej produkcji. Oblicza się, iż straty spowodowane przerwaniem produkcji wyniosłyby kilka milionów złotych dziennie.

MALEV W WARSZAWIE

Węgierskie Linie Lotnicze MALEV oraz Węgierskie Biuro Podróży IBUSZ (przedstawicielstwa w Polsce) miały swoje siedziby przy ul. Marszałkowskiej 80 w Warszawie. W październiku br. Węgierskie Linie Lotnicze Malev przeniosą się do nowego lokalu przy ul. Wierzbowej 9/11 w Warszawie. 19 września br. w czasie spotkania z przedstawicielami Malevu — **Ildiko Szakacs** oraz IBUSZU — **Sandorem Senye** dziennikarze stołeczni dowiedzieli się, że w ciągu pierwszego półrocza 1988 Węgry odwiedziło 5,5 mln turystów zagranicznych, w tym 3,1 mln z krajów socjalistycznych. Duży udział w przewozie pasażerów mają węgierskie linie lotnicze. Ostatnio MALEV wypożyczył 4 nowe Boeingi 737 i wprowadzi je na linie europejskie oraz bliskowschodnie. Załogi węgierskie zakończyły już szkolenie na tych samolotach. Wycofywane z użytkowania węgierskie Il-18 sprzedane zostaną do muzeów lotniczych krajów zachodnich, które wyraziły chęć ich zakupienia. Od października br. MALEV uruchomił połączenie lotnicze Budapeszt—Tel Awiw.

PREZENTACJA ODDZIAŁU RATOWNICTWA WYSOKOŚCIOWEGO

21 września br. rozpoczęły się w Białymstoku drugie targi sprzętu pożarniczo-ochronnego, które stały się m.in. forum wymiany doświadczeń i prezentacji różnych form ratownictwa pożarniczego. W dniu otwarcia targów, w ćwiczeniach sprawnościowych zaprezentował się Oddział Ratownictwa Wysokościowego Straży Pożarnej z Warszawy pod dowództwem płk. **Jerzego Grubka**, który z pokładu śmigłowca Mi-2 — należącego do Aeropolu — wykonał kilka zadań ratunkowych, w tym pokaz szybkiego desantu na linach, desantu na obiekt wysokościowy, ewakuację z obiektu przy użyciu wciągarki osób i rannych na noszach. Pokaz spotkał się z uznaniem obserwatorów. Wykonawcą ewolucji śmigłowcowych był pil. **Piotr Szczepański.**

W SKRÓCIE

● Dowódca Wojsk Lotniczych wyróżnił Medalem Pamiątkowym Klub Seniorów Lotnictwa w Bydgoszczy, w uznaniu za ofiarną i długoletnią działalność na rzecz umacniania i rozwoju Wojsk Lotniczych.

● Pilot doświadczalny Ludwik Natkaniec otrzymał od dowódcy Wojsk Lotniczych kordzik honorowy za duże zasługi dla obronności kraju.

● W Łodzi, przy ul. Piotrkowskiej 122, otwarto biuro Polskich Linii Lotniczych LOT.

WYDAWNICTWA

JERZY GRZEGORZEWSKI — **WSPÓŁCZESNE SAMOLOTY MYŚLIWSKIE.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1988. Biblioteczka Skrzydlatej Polski (nr 44). Str. 272, cena 500 zł, nakład 29 650 + 350 egz.

TOMASZ GOWOREK — **SAMOLOTY MYŚLIWSKIE PIERWSZEJ WOJNY ŚWIATOWEJ.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1988. Biblioteczka Skrzydlatej Polski (nr 10 — 2 wydanie). Str. 200 + 16 tablic barwnych, cena 450 zł, nakład 29 650 + 350 egz.

W NASTĘPNYM NUMERZE

● SAMOLOT-ZABYTEK

● BALONIARSTWO NA LITWIE

● SYLWETKI LOTNIKÓW — ROMUALD GUDEL

● NOWA WYCIĄGARKA SZYBOWCOWA

● MIG-29 i SU-27 W MONINO

● CENNA ZDOBYCZ

UWAGA CZYTELNICY POSIADAJĄCY KREWNYCH LUB ZNAJOMYCH ZA GRANICĄ

Wobec licznych zapytań informujemy osoby zainteresowane, że prenumeratę naszego czasopisma ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa—Książka—Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO XV Oddział w Warszawie nr 1658-201045-139-11.

Cena prenumeraty na rok 1989 z dostawą pocztą zwykłą wynosi:

kwartalnie	**— 1 365 zł**
półrocznie	**— 2 730 zł**
rocznie	**— 5 460 zł**

Koszty dostawy pocztą lotniczą uzależnione są od kraju zamieszkania odbiorcy.

Szczegółowe informacje można uzyskać pod ww. adresem lub telefonicznie pod numerem 20-12-71, wewn. 577, 508 i 507.

Prenumeratę za granicę na rok 1989 naszego czasopisma przyjmuje CKPiW do 10 listopada 1988 roku.

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **FRANCJA/KANADA.** Francuska Aerospatiale podpisała z kanadyjską firmą Bombardier porozumienie w sprawie udziału tej ostatniej w produkcji aerobusów A.330 i A.340 dla zachodnioeuropejskiego konsorcjum Airbus. Wartość kontraktu wynosi 1,2 mld dolarów kanadyjskich, a jego realizacja potrwa 16 lat. W tym czasie zakłady Canadair należące do Bombardiera dostarczą części kadłubów dla 600 samolotów A.330 i A.340.

● **RFN.** W Dahlemer Binz odbyły się krajowe mistrzostwa szybowcowe w klasach: otwartej (startowało 30 zawodników, zwyciężyła załoga K. Wedekind — G. Schmitz na szybowcu ASH-25) oraz dwumiejscowej (startowało 26 zawodników, zwyciężyło małżeństwo Monika i Guenter Zerbin na Janusie C). W klasie otwartej najmłodszym pilotem był 21-letni Tilo Holighaus (21. miejsce) a najstarszym — 68-letni Otto Schaeuble (8. miejsce).

● **CZECHOSŁOWACJA.** Największym balonem w CSRS jest, należący do Klubu Balonowego „Aviatik" w Brnie, balon na ogrzane powietrze „LIAZ" o pojemności 5 550 m³ (kat. AX-10), w którego koszu mieści się 9 osób. Oblot balonu nastąpił 16 lipca br.

● **USA.** Pilot Per Lindstrand ustanowił na balonie na ogrzane powietrze w Teksasie rekord wysokości — 19 825 m. Start balonu miał miejsce o 05:43 a lądowanie o 09:11 w odległości 92 km od miejsca startu.

● **FRANCJA.** W pierwszym półroczu br. paryskie porty lotnicze (Charlesa de Gaulle + Orly) zanotowały 175 642 starty i lądowania samolotów (+ 12,5% w stosunku do analogicznego okresu 1987), odprawiono 19 224 394 pasażerów (+ 11,4%), 407 302 t ładunków (+ 10,6%) i 31 249 t poczty (+ 7,5%).

● **HOLANDIA.** W porcie lotniczym Amsterdamu zanotowano w pierwszym półroczu br. 91 000 startów i lądowań samolotów (+ 9,7% do 1987), odprawiono 6 595 000 pasażerów (+ 11,6%), 283 600 t ładunków (+ 14,4%) i 13 t poczty (+ 2%).

● **USA.** Linie lotnicze Northwest Airlines jako pierwszy przewoźnik powietrzny zainstalowały w oparciach 116 foteli w samolocie B.747, obsługującym trasę z USA do Japonii, małe aparaty telewizyjne firmy holenderskiej Philipsa do odbioru sześciu programów video, przygotowanych przez Airvision, siostrzaną firmę Warner Communications.

● **WIELKA BRYTANIA.** Samolot BAe-146-200, należący do regionalnego towarzystwa Loganair, lądował w końcu lipca jako pierwszy odrzutowy samolot komunikacyjny w London City Airport, spełniając ustalone dla tego wewnątrzmiejskiego portu lotniczego warunki bezpieczeństwa i ograniczenia hałasu, podobnie jak Dash-7, które były dotychczas największymi samolotami komunikacyjnymi latającymi do London City Airport. Zwiększyło to zainteresowanie BAe-146, które z racji większej prędkości i zasięgu wydają się być bardziej atrakcyjne dla utrzymania komunikacji lotniczej między tym portem londyńskim a miastami w Europie.

● **ZSRR.** Opracowano projekt nowego dworca, który ma otrzymać port lotniczy w Symferopolu na Krymie w trzynastej pięciolatce.

● **FRANCJA.** Wojsko wyposaży swe jednostki specjalne w 30 śmigłowców AS-332M Super Puma w 30 śmigłowców typu SA-342M Gazelle.

● **RFN.** Loty doświadczalne odbywa prototyp jednomiejscowego szybowca wyczynowego typu latające skrzydło SB-13, konstrukcji Akaflieg w Brunszwiku. Jego niektóre dane techniczne: rozpiętość — 15 m, powierzchnia nośna — 11,60 m², długość 3,20 m, wysokość sterów kierunku — 1,25 m, masa własna — 263,4 kg.

● **NRD.** Nakładem wydawnictwa Militaetverlag ukazał się przekład książki polskiego autora Bohdana Arcta pt. „Kamikadze". W tymże wydawnictwie ukazały się także przeżycia enerdowskiego kosmonauty gen. dr. Sigmunda Jaehna.

● **CZECHOSŁOWACJA/ChRL.** Podczas pobytu sekretarza generalnego KPCz w ChRL postanowiono m.in. że nastąpi uruchomienie bezpośredniego połączenia lotniczego między Pragą a Pekinem.

● **ZSRR.** Jeszcze w tym roku Aerofłot zamierza wprowadzić w ruchu regionalnym w swych oddziałach w Leningradzie, na Uralu, Syberii Zachodniej i na Kaukazie Północnym produkowany w Polsce samolot wielozadaniowy An-28. Również śmigłowiec wielozadaniowy Ka-32 będzie wprowadzony do eksploatacji na Dalekim Wschodzie, na Kaukazie Północnym i w centralnych rejonach Związku Radzieckiego.

● **NRD.** Na lotnisku GST Suhl-Goldlauter przeprowadzono w lipcu 23. krajowe mistrzostwa spadochronowe. Startowało 28 kobiet i 44 mężczyzn oraz reprezenetacja z ChRL. Mistrzynią została Kerstin Gaertner (0,04 m), mistrzem — Thirsten Hofmeister (0,03 m). Rozegrano międzypaństwowy mecz spadochronowy NRD—ChRL; w skokach indywidualnych kobiet pierwsze miejsce zajęła Chinka Yy Mei (0,03 m), wśród mężczyzn zwyciężył skoczek NRD T. Hofmeister (0,03 m); w skokach grupowych kobiet zwyciężyły Chinki, wśród mężczyzn — zawodnicy NRD.

SZTAFETA NAJLEPSZYCH

1976

mjr pil. Ryszard Krzeszewski

1977

kpt. pil. Szymon Krupa

1978

mjr pil. Romuald Podgórski

1979
1984

kpt. pil. Jerzy Grzegorek

1980

kpt. pil. Jerzy Bachta

1981

kpt. pil. inż. Tadeusz Skarżyński

1982
1985

kpt. pil. inż. Antoni Jeliński

1983

kpt. pil. inż. Adam Hoderny

1986

kpt. pil. inż. Marian Harbacewicz

1987

kpt. pil. inż. Jerzy Woźniak

Gdy po wyłonieniu pierwszego Pilota Roku — w czasie wręczania Błękitnych Skrzydeł — zapytałem mjr. pil. Ryszarda Krzeszewskiego, jaki cel przyświecał wprowadzeniu wśród pilotów pułku tego rodzaju współzawodnictwa odpowiedział:

— W 1976 personel latający 2 pułku wystąpił z inicjatywą ustanowienia rywalizacji wśród pilotów. Roczny program w pułku realizujemy podobnie jak w ubiegłych latach, ale z jednym wyjątkiem: prowadzi się ocenę pilota, który chce przystąpić do współzawodnictwa. Innymi słowy, wybrana komisja współzawodnictwa punktuje pilota: m.in. za jego postawę, wykonywane zadania na ziemi i w powietrzu. Zasady rywalizacji są proste, natomiast zdobycie tytułu Pilota Roku w pułku jest trudne. Chodzi w tym przypadku o wyzwolenie w każdym z pilotów chęci podwyższania kwalifikacji zawodowych poprzez rywalizację.

Od tamtego spotkania minęło ponad dziesięć lat. Współzawodnictwo o tytuł Pilota Roku zainicjowane przez personel latający 2 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków" zdało egzamin w praktyce. Zostało ono szeroko rozpowszechnione. Wprowadzone najpierw w Wojskach Lotniczych, a następnie w lotnictwie Sił Zbrojnych osiągnęło bardzo dobre wyniki.

Rywalizacja o tytuł najlepszego pilota w pułku wyzwoliła energię, wzmogła ambicję, chęć wykazania się swoimi umiejętnościami. Możliwość wysunięcia się na pierwsze miejsce mobilizuje personel latający do zdobywania kolejnych klas pilota wojskowego.

Analiza bezpiecznego i bezawaryjnego wykonywania lotów przez personel latający potwierdziła, iż ich wzrost należy zawdzięczać wprowadzonemu współzawodnictwu o tytuł Pilota Roku.

Doskonalenie zawodowe pilotów stało się tematem dnia. Natomiast jego dewizą: latać jak najlepiej i jak najbezpieczniej.

Niebagatelne znaczenie ma uroczyste nadanie tytułu Pilota Roku, wyróżnienie dyplomem, wpisanie nazwiska i zasług do kroniki pułku, umieszczenie fotografii w sali tradycji pułku, ogłoszenie tego faktu w prasie. Ponadto Pilot Roku otrzymuje nagrodę rzeczową lub pieniężną.

Rokrocznie wszyscy Piloci Roku wraz ze swymi małżonkami spotykają się w Dowództwie Wojsk Lotniczych. Tam, oprócz ich uhonorowania, wymieniają doświadczenia z pracy i służby w pułku.

Współzawodnictwo zapoczątkowane w 2 pułku „Kraków" swym zasięgiem objęło całe lotnictwo Sił Zbrojnych. Rywalizacja bowiem o tytuł Pilota Roku stała się skuteczną metodą podnoszenia poziomu wyszkolenia personelu latającego.

*

Piloci Roku 2 Pułku „Kraków" — krótka charakterystyka. Tylko niektórzy z wymienionych nadal odbywają służbę w pułku. Pozostali awansowali, przeniesieni zostali do innych jednostek, przeszli do rezerwy, bądź już nie żyją. Wszystkie dane, w tym stopnie oficerskie oraz wylatane godziny podane są z roku otrzymania tytułu Pilota Roku.

1976 — mjr pil. Ryszard Krzeszewski. W 1962 ukończył Oficerską Szkołę Lotniczą im. Żwirki i Wigury w Radomiu. Od 1963 w 2 Pułku „Kraków" jako starszy pilot, dowódca klucza i szef strzelania powietrznego eskadry. Pilot I klasy, instruktor. Wniósł duży wkład w wyszkolenie młodych pilotów. Wylatał 1 600 h na samolotach.

1977 — kpt. pil. Szymon Krupa. Od 1961 w Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Żwirki i Wigury w Radomiu. Po jej ukończeniu w 2 pułku „Kraków". Pilot I klasy. Jeden z pierwszych pilotów w pułku, który rozpoczął latać na samolotach naddźwiękowych. Wylatał 1 800 h, w tym 650 h na samolotach naddźwiękowych.

1978 — mjr pil. Romuald Podgórski. W 1963 ukończył Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie. Pilot I klasy. Uczestnik wielu ćwiczeń i pokazów lotniczych. Instruktor szkolący pilotów we wszystkich warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy. W czasie ćwiczeń Tarcza-76 dowodził grupą pilotów wykonujących start i lądowanie z odcinka drogowego. Za wykonanie tego zadania otrzymał najwyższe oceny.

1979 — kpt. pil. Jerzy Grzegorek. W 1965 ukończył Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie. Pilot I klasy. Uczestnik ćwiczeń Tarcza-76. Instruktor mający uprawnienia do latania we wszystkich warunkach atmosferycznych. Wielokrotnie nagradzany i wyróżniany. Wylatał 1 300 h na samolotach, w tym 800 na samolotach naddźwiękowych.

1980 — kpt. pil. Jerzy Bachta — pilot szybowcowy w Aeroklubie Mieleckim i pilot samolotowy w Aeroklubie Rzeszowskim. W 1969 ukończył Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie. Od 1972 pilot w 2 pułku „Kraków". Wielokrotnie wykazał się wysokim kunsztem latania, szczególnie w okresie ćwiczeń Układu Warszawskiego, Braterstwo Broni'80. Instruktor prowadzący szkolenie w każdych warunkach atmosferycznych.

1981 — kpt. pil. inż. Tadeusz Skarżyński. W 1967 zaczął latać w Aeroklubie Białostockim, w 1973 ukończył Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie. Pilot I klasy. Specjalizuje się w startach i lądowaniach na drogowym odcinku lotniskowym. Wylatał 950 h na samolotach, w tym 600 h na samolotach naddźwiękowych.

1982 — kpt. pil. inż. Antoni Jeliński. W 1972 ukończył Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie. Od 1974 odbywa służbę w 2 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków". Pilot I klasy. Uczestnik wielu ćwiczeń i pokazów lotniczych. Specjalizuje się w startach i lądowaniach na drogowym odcinku lotniskowym. Instruktor.

1983 — kpt. pil. inż. Adam Hoderny. W 1976 ukończył Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie. Od 1978 w 2 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków". Pilot I klasy. Wylatał 800 h na samolotach, w tym 500 h na samolotach naddźwiękowych. Instruktor na samolotach naddźwiękowych.

1984 — kpt. pil. Jerzy Grzegorek — tytuł Pilota Roku zdobył po raz drugi.

1985 — kpt. pil. inż. Antoni Jeliński — tytuł Pilota Roku zdobył po raz drugi.

1986 — kpt. pil. inż. Marian Harbacewicz. W 1975 ukończył Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie. Pilot I klasy. Ogółem na samolotach wylatał 1 300 h, w tym 1 000 h na samolotach naddźwiękowych.

1987 — kpt. pil. inż. Jerzy Woźniak. W 1976 ukończył Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie. Pilot klasy mistrzowskiej. Na samolotach wylatał 1 230 h, w tym na samolotach naddźwiękowych 920 h.

Na ostatnim tradycyjnym spotkaniu Pilotów Roku w Poznaniu dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Tytus Krawczyc powiedział m.in. „iż współzawodnictwo zainicjowane przez 2 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków" przyczynia się do systematycznego podnoszenia zdolności bojowej, dyscypliny oraz kształtowania socjalistycznej świadomości ludzi w stalowych mundurach".

Rywalizacja o tytuł Pilota Roku jest obecnie najwyżej cenioną formą współzawodnictwa wśród personelu latającego lotnictwa Sił Zbrojnych.

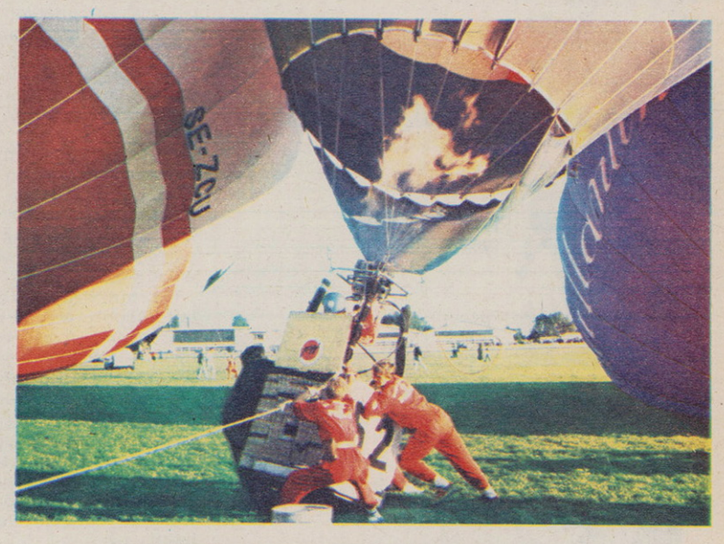
Sztafeta najlepszych trwa.

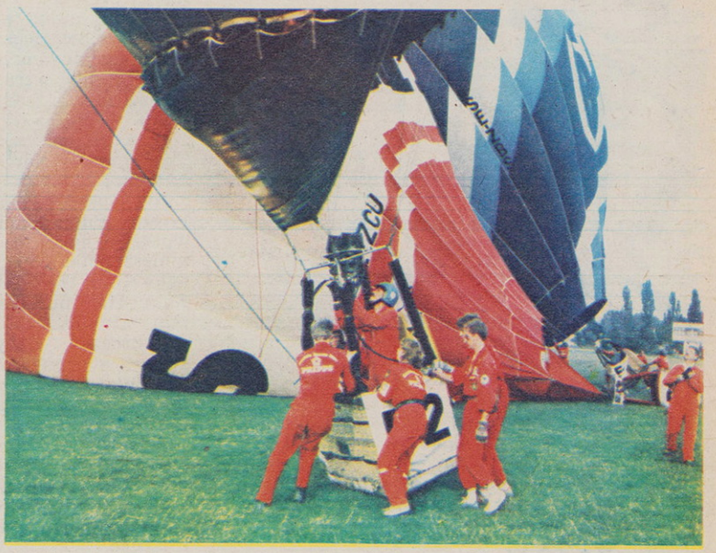
TADEUSZ MALINOWSKI

U góry: Samolot myśliwski MiG-21 z 2 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków" ląduje na autostradzie.

Zdjęcia: Lech Zielaskowski, Andrzej Krajewski i Marek Poznański

WIELKIE MISTRZOSTWA





Tego jeszcze nie było w historii polskiego lotnictwa sportowego: z lotniska Aeroklubu Leszczyńskiego — Centrum Wyszkolenia Lotniczego Aeroklubu PRL w Strzyżewicach nieniemal jednocześnie wzniosło się w powietrze 60 balonów na ogrzane powietrze, a także osiem takich aerostatów uczestniczących w tak zwanej fieście, z których jeden wykonywał ponadto loty techniczne. Balony pod leszczyńskim niebem startowały nie jeden raz, a dziewięć razy, bowiem tyle konkurencji rozegrano podczas VI Mistrzostw Europy Balonów na Ogrzane Powietrze, których organizację powierzyła Polsce Międzynarodowa Federacja Lotnicza (1988-09-03—09).

1	2	5
3	4	6
		7

NA ZDJĘCIACH

1 — zwycięzca mistrzostw, David Bareford z Wielkiej Brytanii.
2 — kierownik sportowy Nigel Tasker przy komputerze.
3 — litewski balon Lietuva (nr 65) pilotowany przez Rimvydasa Maciuleviciusa — startował w fieście.
4 — również tylko w fieście startowała efektowna replika balonu braci Montgolfier z 1783 — amerykański balon N-32218 pilotowany przez Harvey'a Hubbela IV.
5 — napełnianie powietrzem powłoki balonu włoskiego pilota Letterio Bonanno.
6 i 7 —przed startem szwedzkiego balonu pilotowanego przez Erika Isberga.

Zdjęcia: Bernard Koszewski

Konkurencja I: przelot z miejsca wybranego przez pilota do celu wyznaczonego przez organizatora. Celem był krzyż z płócien startowych, wyłożony na lotnisku. Rolą pilota było umieszczenie znacznika (markera) jak najbliżej środka tego krzyża. Starty odbywały się z odległości minimum pięciu kilometrów od lotniska, a lądowania — po przeleceniu przynajmniej 500 metrów za krzyżem.

Około wpół do ósmej nad leszczyńskie lotnisko napłynęły pierwsze balony. Piloci lecieli na różnych wysokościach, wybierając najkorzystniejsze dla siebie wiatry. Latanie precyzyjne na balonach odbywa się przez zmianę wysokości lotu, bowiem w miarę wznoszenia się balonu, wiatr na naszej półkuli ma tendencję do skręcania w prawo, a przy obniżaniu się — odwrotnie.

Najlepszy wynik i pierwsze miejsce w tej konkurencji uzyskał Szwed Erik Isberg, który zrzucił swój znacznik w odległości zaledwie 73 centymetrów od środka krzyża, za co przyznano mu 1000 punktów. Drugie i trzecie miejsca zajęli ex aequo Peter Schelhove z RFN i Josef Strakbaum z Austrii. Umieścili oni swe znaczniki w odległości odpowiednio 76 i 77 cm i zdobyli po 999 punktów.

Zawodnicy polscy znaleźli się w drugiej połowie tabeli wyników: Bogdan Prawicki zajął 33 miejsce (21,38 m — 467 p.), Eugeniusz Olszański — 35 miejsce (24,15 m — 433 p), Andrzej Kołodziejski — 42 miejsce (65,13 m — 300 p). Krótsze odległości były mierzone taśmą, dłuższe — przy pomocy teodolitu.

Mimo wczesnej pory, na lotnisku zaczęli pojawiać się pierwsi mieszkańcy Leszna i okolic. Po południu tłum zgęstniał do tego stopnia, że siłom porządkowym ledwo udało się utrzymać taki ład. Każdy pragnął zobaczyć rozkładanie balonów, ich napełnianie i wznoszenie, bo na popołudnie zaplanowano drugą konkurencję ze startu z lotniska. Niestety, nasilający się stopniowo wiatr uniemożliwił starty i ludzie rozchodzili się zawiedzeni.

Konkurencja II i III. W poniedziałek 5 września rozegrano w godzinach rannych dwie konkurencje w jednym locie. Pierwszą z nich był lot do celów zadeklarowanych przez pilota. Każdy z zawodników zgłaszał dwa cele, liczony był lepszy wynik. Start odbył się z lotniska. Po zrzuceniu znacznika nad celem pilot rozpoczynał następną konkurencję o nazwie „łokieć". Polegała ona na uzyskaniu maksymalnej zmiany kierunku lotu w stosunku do tego, jaki miał balon w momencie zrzucania znacznika.

W konkurencji II najlepszy wynik i 1000 punktów znów uzyskał Erik Isberg — 90 cm od środka krzyża. Drugi był 64-letni Węgier Laszlo Polgar (95 cm — 999 pkt), trzecie i czwarte miejsce zajęli ex aequo Francuz Alain Badiou (1,77 m) i Andrzej Kołodziejski (1,78 m), za co otrzymali po 979 punktów.

Miejsca pozostałych Polaków: 24. E. Olszański (12,90 m — 715 p.), 40. W. Bohojło (79,90 m — 333 p.), 48. B. Prawicki, który zrzucił znacznik w odległości 18 m, lecz dano mu 400 punktów karnych za niewłaściwy wybór miejsca celu. Najdalej, bo aż w odległości 9598 m od krzyża, zrzucił swój znacznik Jugosłowianin Dragan Miklousić.

W konkurencji III mierzono wartości w stopniach kąta zawartego między uprzednim kierunkiem lotu a uzyskanym w „łokciu". Tu był najlepszy — z wynikiem 41,87 stopnia — Austriak Leopold Hauer. Na drugim miejscu znalazł się obrońca mistrzowskiego tytułu z 1986 roku — Szwajcar Martin Messner (76,74 st.), a na trzecim — znów Austriak Rainer Roehsler (88,25 st.). Polacy: 12. A. Kołodziejski mi chodzili również Polacy: 19. był E. Olszański (129,33 st.), 48. B. Prawicki (135,35 st.). Uzyskanie 180 stopni, a taki wynik miało aż czterech zawodników, oznaczało, że polecieli oni tym samym kursem co poprzednio.

Już w drugim dniu trwania imprezy zostały spełnione warunki do uznania mistrzostw za rozegrane (wymóg: przeprowadzenie minimum trzech konkurencji przynajmniej w dwóch lotach).

FIESTA

Upiększeniem VI Mistrzostw Europy Balonów na Ogrzane Powietrze była tak zwana fiesta (z włoskiego — zabawa), w której uczestniczyli następujący piloci balonowi: nr 42. Witold Walawski — Aeroklub Stalowowolski. Balon: SP-BYE „Huta Stalowa Wola"; Nr 62.Harvey Hubbell IV — USA. Balon: N-32218, będący repliką balonu braci Montgolfier z 1783 roku; Nr 63. Krzysztof Kocot — Harcerski Klub Balonowy Kraków. Balon: SP-BZP „Harcerz"; Nr 64. Grażyna Dobczyńska — Aeroklub Leszczyński. Balon: SP-BYH „Wrocław"; Nr 65. Rimvydas Maciulevicius — Litewski Klub Aeronautyczny (ZSRR). Balon: LOD-0001 USSR „Lietuva"; Nr 66. Istvan Buzsaki — Węgry. Balon: HA-826; Nr 67. Stefan Makne — Aeroklub Poznański. Balon: SP-BYA „Aviotex" wykonany w Legionowie (obloty techniczne); Bez numeru. Andrzej Michałowicz — Aeroklub Warszawski. Balon: SP-BZI „Kościuszko".

Konkurencja IV. została rozegrana tego samego dnia późnym popołudniem. Zadanie: lot do celu wyznaczonego przez organizatora. Start odbył się z lotniska, ku zadowoleniu licznie zgromadzonych widzów, którzy z zainteresowaniem przyglądali się zmianom flag na stanowisku startowym. Przybyli do Leszna dziennikarze mogli dowiedzieć się z komunikatu Biura Prasowego, że czerwona flaga na maszcie zabrania startów, ale ich nie odwołuje; żółta — jest zapowiedzią decyzji, która musi być podjęta w czasie pięciu minut; zielona — zezwala na napełnianie balonów; czarna — odwołuje konkurencję w przypadku pogorszenia się warunków atmosferycznych lub z innej ważnej przyczyny.

Tymczasem pogoda była piękna i balony kolejno odrywały się od murawy lotniska. Konkurencję tę wygrał Duńczyk Henning Sorensen, który zrzucił znacznik w odległości 5,99 m od celu i „zarobił" 1000 punktów. Taką samą liczbę punktów otrzymał Holender Mathijs de Bruijn (6,00 m). Trzeci był Anglik David Bareford (9,37 m — 998 p.). Miejsca Polaków: 34. B. Prawicki (960 m — 442 p.), 39. W. Bohojło (1360 m — 359 p.), 41. E. Olszański (1500 m — 325 p), 46. A. Kołodziejski (2324 m — 250 p.).

Wtorek 6 września był przymusowym dniem odpoczynku. Od południa nadciągnęło pełne zachmurzenie, wiał silny wiatr uniemożliwiający starty balonów. Po południu były przelotne opady i burze.

Konkurencja V mistrzostw została rozegrana w środę 7 września w godzinach rannych. Początkowo planowano dwie konkurencje w jednym locie (V „łokieć" i VI lot do celu wyznaczonego przez sędziego głównego), jednak na skutek nieznacznego wzrostu prędkości wiatru postanowiono przeprowadzić tylko jedną konkurencję: lot do celu wyznaczonego przez organizatora. Celem był krzyż wyłożony w pobliżu szosy wiodącej do miejscowości Siciny. Starty odbyły się z lotniska. Na skutek wysokiego zamglenia część balonów weszła w rzadkie opary chmur.

Tym razem odległości znaczników od celu były bardzo duże.

Zwycięzca konkurencji, Uwe Claussen z RFN uzyskał wynik 1483 metry i 1000 pkt. Drugi był Belg Rony Schuurman (1710 m — 946 p.), trzeci — Czechosłowak Jan Kunovsky (1834 m — 916 p.). Miejsca Polaków były znacznie lepsze niż dotychczas: 20. W. Bohojło (3237 m — 580 p.), 29. B. Prawicki (3473 m — 523 p.), 37. E. Olszański (3611 m — 400 p.). 38. A. Kołodziejski (3850 m — 358 p). Najdalej od celu, bo aż w odległości 11 527 metrów, zrzucił swój znacznik Duńczyk Lau Laursen.

Równie sprzyjające warunki do lotów wystąpiły po południu, więc kierownik sportowy mistrzostw postanowił znów przeprowadzić dwie konkurencje w jednym locie: VI — lot z miejsca wybranego przez pilota do celu wyznaczonego na lotnisku i VII — która rozpoczynała się po zrzuceniu znacznika — dolot do celu zadeklarowanego przez pilota. Współrzędne celu mogły być zgłoszone obserwatorowi przed startem, lub skorygowane w czasie lotu i zapisane na taśmie zrzuconego znacznika. Ostatecznie liczył się cel zadeklarowany na znaczniku. W obydwu tych konkurencjach piloci lecieli pojedynczo, mogli więc wziąć do koszy, według własnego uznania, obserwatorów.

Tym razem minimalna odległość między miejscem startu do VI konkurencji i krzyżem wynosiła minimum 4 km, a odległość celu VII konkurencji od krzyża — co najmniej 5 km. Lądowanie, jak zwykle, następowało po przeleceniu dalszych 500 metrów za drugim celem.

Po przeleceniu nad lotniskiem połowy liczby zawodników, od północy zaczęły naciągać ciemne chmury deszczowe, na szczęście na dość dużej wysokości.

Wyniki konkurencji VI: 1. Jean Claude Dupin, — 998 p.), 3. Victor Trimble, Irlandia (17,69 m — 984 p.). Pozostali Polacy: 48. W. Bohojło (871,70 m — 217 p.), 50. E. Olszański (930 m — 167 p.), 59. A. Kołodziejski (12 013 m — 33 p.).

Wyniki konkurencji VII: 1: Jean Claude Dupin (2,10 m — 1000 p.), 2—3. Włoch Nello Charbonnier (7,60 m — 995 p.), 2—3. Szwajcar Rolf Blatter (7,80 m — 995 p.). Polacy: 21. B. Prawicki (245 m — 794 p.), 37. E. Olszański (1087 m — 400 p), 55—60. W. Bohojło i 55—60. A. Kołodziejski (bez wyników — po 58 p.).

Konkurencja VIII. Rozegrano ją w czwartek 8 września przed wieczorem i opatrzono romantyczną nazwą „walc angielski". Zadaniem każdego pilota było zrzucenie znacznika jak najbliżej jednego z trzech celów wyznaczonych przez komisję sportową. Przed startem pilot zgłaszał obserwatorowi ten cel, który zamierzał osiągnąć.

Cel nr 1 wyłożony był przy skrzyżowaniu dróg koło miescowości Łegoń (12 km od miejsca startu z lotniska), cel nr 2 usytuowano przy drodze niedaleko wsi o nazwie Wioska (12 km), cel nr 3 znajdował się przy rozwidleniu dróg koło m. Glinka (14 km). Wszystkie trzy cele leżały na południe od miejsca startu.

Konkurencja ta przyniosła sukces Węgrom. Zwyciężył Laszlo Polgar (0,39m od celu! — 1000 p.), drugi był jego rodak Miklos Kardos (0,50 m — 994 p.), trzeci — Anglik David Bareford (0,80 m — 979 p.). Parami chodzili również Palacy: 19. był E. Olszański (2,98 m — 868 p.), 20. W. Bohojło (3,50 m — 842 p.), 53. B. Prawicki (114,70 m — 133 p.), 54. A. Kołodziejski (118,03 m — 117 p.).

Kierownik sportowy mistrzostw, rudobrody Anglik Nigel Tasker nie przejął się tym, że piątek 9 września został przeznaczony na loty wolne i uroczyste zakończenie mistrzostw, na które będą potrzebne wyniki końcowe (zazwyczaj obliczał je bardzo skrupulatnie i przez to powoli) i zarządził rozegranie IX., ostatniej konkurencji mistrzostw tego właśnie dnia w godzinach rannych. Był to lot z miejsca wybranego przez pilota do celu wyznaczonego na lotnisku przez organizatora. Starty odbyły się z odległości minimum 4 km od krzyża.

Konkurencję tę wygrał niespodzianie pilot RFN Josef Kotz, utrzymujący się dotychczas na dalszych pozycjach. Zrzucił on znacznik w odległości 1,46 m od celu i zdobył upragnione 1000 punktów. Drugim i trzecim miejscem podzielili się David Bareford (3,89 m) i Miklos Kardos (4,20 m), którzy uzyskali po 995 punktów. A miejsca Polaków w tej ostatniej konkurencji: 14. B. Prawicki (67,55 m — 871 p.). 17. E. Olszański (85,53 m — 836 p.), 38. W. Bohojło (504,37 m — 383 p). 42. A. Kołodziejski (bez rezultatu — 175 pkt.).

Wielki finał. Podsumowanie wyników końcowych przyniosło radość pilotom zagranicznym i smutek Polakom. Mistrzostwa wygrał Anglik David Bareford, który zgromadził 7751 punktów. Drugi był Holender Mathijs de Bruijn (7288 p.), trzeci — Uwe Schnejder z RFN (7003 p.). Wszyscy Polacy znaleźli się w drugiej połowie tabeli wyników: 35. Bogdan Prawicki (4649 p), 39. Eugeniusz Olszański (4439 p.), 50. Władysław Bohojło (3564 p.), 55. Andrzej Kołodziejski (2891 p.).

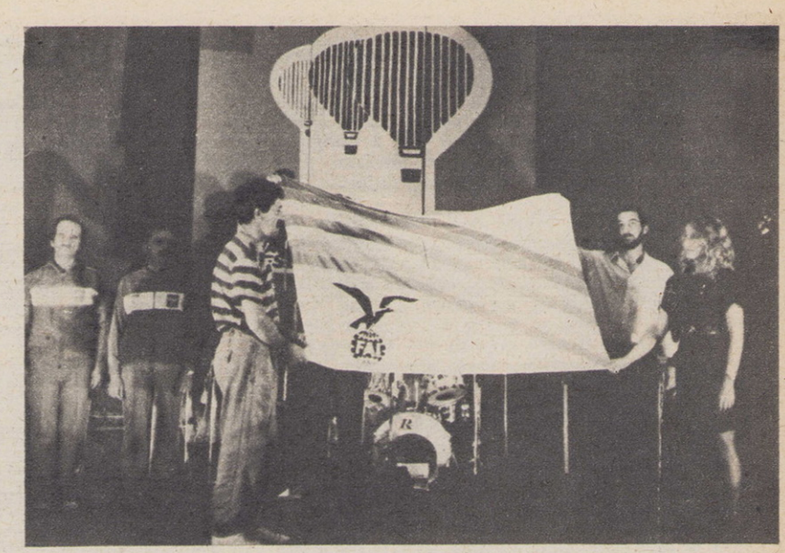
Rzeczą Komisji Balonowej Aeroklubu PRL jest dociec przyczyn, które złożyły się na tak niskie lokaty naszych pilotów balonowych. Z dziennikarskiego obowiązku odnotowujemy, że nasi zawodnicy byli (i chyba są jeszcze) rozgoryczeni niedostateczną troską o ich przygotowanie do mistrzostw, o czym chcieli, a niestety — nie zdołali powiadomić prezesa Aeroklubu PRL w dniu zakończenia imprezy. A sprawa jest poważna i wymaga wnikliwego rozpatrzenia. Jeśli bowiem nie zostaną zlikwidowane nieporozumienia w środowisku pilotów balonowych i usunięte przeszkody w ich systematycznym treningu — o wyjeździe za dwa lata do Hiszpanii nie ma co marzyć. Bo i po co?

BOLESŁAW GACZKOWSKI

VI MISTRZOSTWA EUROPY BALONÓW NA OGRZANE POWIETRZE
Leszno Wlkp. 3–9.09.1988

Miejsce	Pilot	Kraj	Punkty
1	Dawid Bareford	W. Brytania	7 751
2	Mathijs de Bruijn	Holandia	7 288
3	Uwe Schneider	RFN	7 003
4	Tomas Feliu	Hiszpania	6 702
5	Henning Sorensen	Dania	6 317
6	Jan Bridge	W. Brytania	6 291
7	Josef Kotz	RFN	6 209
8	Uwe Claussen	RFN	6 168
9	Peter Schellhove	RFN	6 035
10	Henk Broeders	Holandia	6 026
11	Leopold Hauer	Austria	5 920
12	Josef Starkbaum	Austria	5 726
13	Giovanni Aimo	Włochy	5 698
14	Erik Isberg	Szwecja	5 532
15	Nello Charbonnier	Włochy	5 480
16	Laszlo Polgar	Węgry	5 458
17	Rony Schuurman	Belgia	5 449
18	Rainer Roehsler	Austria	5 386
19	Javier Tarno	Hiszpania	5 361
20	Colin Wolstenholme	W. Brytania	5 277
21	Ivan Kubicek	CSRS	5 194
22	Claude Sauber	Luksemburg	5 168
23	Josef Huber	Austria	5 156
24	Markku Jaatinen	Finlandia	5 138
25	Alain Badiou	Francja	5 078
26	Miklos Kardos	Węgry	5 022
27	Janos Jakab	Węgry	4 978
28	Dolores Feliu	Hiszpania	4 937
29	Jean Huttois	Francja	4 880
30	Rolf Blatter	Szwajcaria	4 831
31	Matti Tahtinen	Finlandia	4 803
32	Tommy Cederlund	Szwecja	4 747
33	Per Helmerson	Szwecja	4 687
34	Victor Trimble	Irlandia	4 667
35	BOGDAN PRAWICKI	POLSKA	4 649
36	Jean Claude Dupin	Francja	4 620
37	Jarno Suonpaa	Finlandia	4 613
38	Jan Kunovski	CSRS	4 557
39	EUGENIUSZ OLSZAŃSKI	POLSKA	4 439
40	Markku Sipinen	Finlandia	4 407
41	Martin Messner	Szwajcaria	4 344
42	Bjorn Winroth	Szwecja	4 211
43	Jose Ramos	Hiszpania	4 177
44	Letterio Bonanno	Włochy	4 176
45	Neil Gabriel	W. Brytania	4 140
46	Vratislav Hlavaty	CSRS	4 070
47	Freddy Meuleman	Belgia	3 798
48	Jan Timmers	Belgia	3 756
49	Olivier Roux Devillas	Francja	3 741
50	WŁADYSŁAW BOHOJŁO	POLSKA	3 564
51	Steven van Arkel	Holandia	3 554
52	Ferenc Horvath	Węgry	3 474
53	Paolo Barbieri	Włochy	3 473
54	Vladimir Lacina	CSRS	2 896
55	ANDRZEJ KOŁODZIEJSKI	POLSKA	2 891
56	Carl Bach	Dania	2 720
57	Lau Laursen	Dania	2 517
58	Luc Madou	Belgia	1 899
59	Hans Willadsen	Dania	1 731
60	Dragan Miklousic	Jugosławia	1 043

60 BALONÓW



Zakończenie mistrzostw w hali sportowej w Lesznie. Uroczysty moment przekazania flagi FAI przedstawicielom komitetu organizacyjnego hiszpańskiego miasta Lleida (z prawej) organizatorowi następnych, VII mistrzostw Europy balonów na ogrzane powietrze. Na zdjęciu poniżej: na podium zwycięzców; od lewej — Mathijs de Bruin (Holandia), David Bareford (W. Brytania) i Uwe Schneider (RFN).

2

Z Republiki Federalnej Niemiec startowali: **Uwe Schneider**, 26 lat, student, 5. miejsce w balonowych mistrzostwach świata 1987, w Lesznie został II wicemistrzem świata i brązowym medalistą; **Uwe Claussen**, 43 lata, prof. lekarz, mistrz balonowy RFN 1984 i 1987, w Lesznie zajął 8. miejsce; **Peter Schelhove**, 24 lata, w 1987 startował w MP w Lesznie, gdzie zajął 9. miejsce, w VI mistrzostwach Europy uplasował się na 9. miejscu; **Josef Kotz**, 57 lat, mechanik, uczestnik wielu imprez balonowych, w Lesznie znalazł się na 7. miejscu.

Szwecję reprezentował w Lesznie: **Tommy Cederlund**, 40 lat, mistrz Szwecji 1982, uczestnik balonowych mistrzostw świata 1983 i 1985, startował na balonie „Q8", zajął 32. miejsce; **Erik Isberg**, 31 lat, mistrz kraju 1987, startował na balonie „Olga", zajął 14. miejsce; **Per Helmerson**, instr. lotniczy, startował na balonie „Emilia II B", zajął 33. miejsce; **Björn Winroth**, 29 lat, startował na balonie „OBS", zajął 42. miejsce.

Reprezentanci Wielkiej Brytanii mieli ze startu w VI mistrzostwach Europy w Lesznie najwięcej powodów do zadowolenia. Ich zawodnik, 38-letni dr medycyny **Dawid Bareford**, startujący na balonie „Pro-Sport", zdobył tytuł mistrza Europy; jest on wielce utytułowanym pilotem: zajął 2. miejsce w balonowych mistrzostwach świata 1981, 3. — w 1983, 4. — w mistrzostwach Europy 1984, zdobył mistrzostwo Anglii w 1987; jego rodak, **Jan Bridge**, 39 lat, dyrektor firmy, mistrz Anglii 1981, 1982, 1985 i zdobywca 8. miejsca w mistrzostwach świata 1985, zajął w Lesznie 6. miejsce; **Colin Wolstenholme**, 30 lat, pracownik wytwórni balonów, wicemistrz Anglii 1978, startując w Lesznie na balonie „Wimp" zajął 20. miejsce; **Neil Gabriel**, startujący na balonie „Systems 80", był w Lesznie 45.

Włosi przysłali do Leszna cztery załogi. Pilotowali je: **Nello Charbonnier**, 38 lat, handlowiec, startował w wielu zawodach, mistrzostwach Europy i świata, pilot lotniowy, startował na balonie „Monterosaski" i zajął 15. miejsce: **Paolo Barbieri** był w Lesznie 53.; 44-letni **Letterio Paolo Bohanno** zajął 44. miejsce; **Giovanni Aimo**, 42 lata, handlowiec, startował na balonie „Aimo3", uplasował się na 13. miejscu.

Węgrzy, u których kupujemy balony na ogrzane powietrze, przysłali na mistrzostwa do Leszna komplet reprezentantów. **Janos Jakab**, 37 lat, technik, startował na balonie „Killian", zajął 27. miejsce; **Ferenc Horvath** 39 lat, mistrz kraju 1984 i 1987, startował na balonie „Kogaz", znalazł się na dalekim 52. miejscu; **Laszlo Polgar**, 64-letni technik z linii lotniczych Malev startował na balonie „Pepsi Cola", zajął 16. miejsce; **Miklos Kardos** był w Lesznie 26.

Szwajcarię reprezentowało na mistrzostwach dwóch pilotów. Jeden z nich, utytułowany, 36-letni **Martin Messner**, bronił w Lesznie tytułu mistrza Europy, zdobytego w 1986; z zawodu inżynier elektryk, na balonach wylatał ok. 1 000 godzin, startował w wielu zawodach balonowych w Szwajcarii, RFN, Francji, Austrii, Holandii, Belgii, Luksemburgu Anglii, Włoszech, USA i Japonii, uczestnik i zwycięzca zawodów o nagrodę im. J. G. Bennetta: 1. miejsce w 1984, 3. — w 1985, 2. — w 1986 i 1987, w tym roku też startuje w GB, w Lesznie zajął dalekie, 41. miejsce. Drugi Szwajcar, 42-letni businessman, **Rolf Blatter**, wylatał 600 godzin na balonach, startował w wielu zawodach, nawet w 1986 w Japonii, w Lesznie zajął 30. miejsce.

Z Irlandii startował **Victor Trimble**, 44 lata, pilot komunikacyjny, startował na balonie „The Moorgate Group", w Lesznie zajął 34. miejsce. Jugosłowianin **Dragan Miklousic** latał w Lesznie bez powodzenia, zajął ostatnie, 60. miejsce. Reprezentant Luksemburga **Claude Sauber**, 24 lata, student, miał za sobą sukcesy, był zwycięzcą zawodów balonowych pn. Challenge Pilatre de Rozier w 1984, 1985 i 3. miejsce w 1986, wicemistrz Luksemburga 1987, w Lesznie latał na balonie „Bull", zajął 22. miejsce.

O reprezentantach Polski na VI mistrzostwach Europy balonów na ogrzane powietrze wiemy stosunkowo najwięcej. Przypomnijmy ich pokrótce. Na balonie „Białystok" startował **Władysław Bohojło**, 34 lata, rzemieślnik, latał z nim w załodze pil. **Andrzej Ćwikła**, obaj ze Studenckiego Klubu Balonowego przy Radzie Uczelnianej ZSP filii Uniwersytetu Warszawskiego w Białymstoku, zajęli 50. miejsce. Na balonie „Szkoła Orląt" latał kpt. nawig. **Andrzej Kołodziejski**, 37 lat, w załodze z nim był **Adam Gruszecki**, szef wyszkolenia Aeroklubu Robotniczego w Świdniku, zajęli 55. miejsce. Na nowym balonie „Heweliusz", który jest darem gdańskiego rzemiosła dla Aeroklubu Gdańskiego, startował **Eugeniusz Olszański**, 53 lata, inspektor IKCSP, także pilot szybowcowy i samolotowy, doświadczony zawodnik, na podobnych mistrzostwach w 1980 zajął wraz z Ireneuszem Cieślakiem 6. miejsce, latali z nim w załodze **Henryk Olesiejuk** i **Waldemar Ozga** z Aeroklubu Śląskiego w Katowicach, zajęli 39. miejsce. Na balonie „CWL Leszno" latał **Bogdan Prawicki**, 41 lat, mgr inż. elektryk, pracownik ZUA, pil. szybowcowy, samolotowy i spadochroniarz, latał z nim w załodze **Wacław Majchrzak**, pracownik CWL, w Lesznie w mistrzostwach zajęli najlepsze z Polaków miejsce, 35. Wyniki polskich reprezentantów na VI mistrzostwach Europy balonów na ogrzane powietrze wzbudziły niedosyt kibiców.

Oto krótkie charakterystyki pilotów — bohaterów lotów na 60 balonach startujących w leszczyńskich mistrzostwach. Klasyfikacji drużynowej nie prowadzono. Przeprowadziliśmy jednak własną, punktując 10 pierwszych miejsc indywidualnych poszczególnych reprezentantów, dając za 1. miejsce 10 pkt., 2. — 9 pkt., 3. — 8 pkt. itd. aż do dziesiątego — 1 pkt. Dało to nam następujące wyniki drużynowe: 1. RFN — 17 pkt. (8+4+3+2), 2. Wielka Brytania — 15 pkt. (10+5), 3. Holandia — 10 pkt. (9+1), 4. Hiszpania — 7 pkt., Dania — 6 pkt. Odpowiada to mniej więcej układowi sił; pierwsze miejsce RFN jest bezsporne, gdyż cała czwórka reprezentantów tego kraju znalazła się w pierwszej dziesiątce, co świadczy o wysokiej klasie zachodnioniemieckich pilotów balonowych.

VII balonowe mistrzostwa Europy balonów na ogrzane powietrze odbędą się w 1990 w 120-tysięcznym mieście Lleida (Katalonia) w Hiszpanii. Odbywały się już w nim trzykrotnie międzynarodowe zawody balonowe. Do Leszna, które sprawnie zorganizowało VI mistrzostwa, przybył burmistrz Ileidy, Jesus Bartolome i Carrascal, przewodniczący komitetu organizacyjnego VII mistrzostw, aby skorzystać z doświadczeń polskich.

Być może w następnych mistrzostwach rekord 60 startujących balonów z Leszna zostanie pobity?

(kon)

MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH

TADEUSZ KREPSKI
1920-1988

Urodził się 13 września 1920 w Załężu, w województwie rzeszowskim. Podczas okupacji uczestniczył w walce z niemieckim faszyzmem.

Swe żołnierskie życie związał nierozerwalnie z lotnictwem. Drogę lotniczą rozpoczął w marcu 1944 w radzieckiej szkole lotniczej w Bugurusłaniu. Po przeszkoleniu na samolotach myśliwskich w Kaczyńskiej Wojskowej Szkole Lotniczej otrzymał przydział do 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", w którym przeszedł wszystkie szczeble dowodzenia — do dowódcy tego pułku włącznie. Dał się poznać jako utalentowany pilot. W 1951 był jednym z pierwszych, którzy rozpoczęli loty na samolotach odrzutowych. Dwa lata później uzyskał pierwszą klasę pilota myśliwskiego (legitymacja nr 2). Wielokrotnie uczestniczył w pokazach i defiladach lotniczych.

W latach 1954—1956 był dowódcą dywizji lotnictwa myśliwskiego. W 1957 objął stanowisko zastępcy dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK. Studiował w Akademii Sztabu Generalnego Sił Zbrojnych ZSRR, którą ukończył w 1961. Zajmował następnie stanowiska dowódcze w Wojskach Obrony Powietrznej Kraju. W latach 1968—1972 był zastępcą dowódcy Wojsk Lotniczych do Spraw Szkolenia. Mianowany został generałem brygady. W latach 1972—1976 zajmował się — jako inspektor Ministerstwa Obrony Narodowej — bezpieczeństwem lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych PRL.

27 lipca 1976 został wyznaczony na stanowisko dowódcy Wojsk Lotniczych, którymi dowodził przez siedem lat. Awansowany został na stopień generała dywizji. W tym okresie lotnictwo wojskowe zanotowało znaczące osiągnięcia, przeszło przeobrażenia strukturalne i modernizacyjne, do uzbrojenia weszły nowe typy śmigłowców i samolotów bojowych. Zwiększyło się znacznie bezpieczeństwo lotów, któremu gen. dyw. pil. Tadeusz Krepski poświęcał, jako dowódca, wiele czasu i uwagi. W grudniu 1981 został członkiem Wojskowej Rady Ocalenia Narodowego.

5 października 1983 wykonał ostatni, pożegnalny lot na odrzutowym samolocie bojowym.

Podczas służby wojskowej był aktywnym, zaangażowanym działaczem społecznym; jako członek partii uczestniczył w działalności PPR i PZPR, pełnił liczne funkcje we władzach partyjnych różnych instancji. Był delegatem na IX Nadzwyczajny Zjazd PZPR w 1981, na którym został wybrany do Centralnej Komisji Rewizyjnej. Był członkiem Rady Naczelnej ZBoWiD oraz wieloletnim członkiem Zarządu Wojewódzkiego ZBoWiD w Poznaniu i działaczem Aeroklubu Poznańskiego. Miał autorytet i szacunek społeczności lotniczej.

Za ofiarną pracę i zasługi dla obronności kraju gen. dyw. pil. Tadeusz Krepski został uhonorowany wysokimi odznaczeniami państwowymi, resortowymi i zagranicznymi, m.in. Orderem Sztandaru Pracy I i II klasy, Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski, radzieckim Orderem Wojny Narodowej I stopnia, Złotymi Medalami „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny" i „Za Zasługi dla Obronności Kraju" oraz wieloma innymi. Uhonorowany został tytułem Zasłużonego Pilota Wojskowego PRL, Medalem Zasłużonemu dla Lotnictwa, Odznaką Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

Zmarł 14 lipca 1988 w Poznaniu, gdzie został pochowany 19 lipca 1988 na Cmentarzu Komunalnym Junikowo. **(jrk)**

LUBUSKIE MUZEUM WOJSKOWE w DRZONOWIE

Jeszcze kilka lat temu wojskowa placówka muzealna w Drzonowie była oddziałem Muzeum Ziemi Lubuskiej i znajdowała się w stadium organizacji. Począwszy od 1978 rozpoczęto gromadzenie eksponatów. Dokonano także gruntownego remontu budynku pałacowego, przeznaczonego na sale ekspozycyjne i pracownie naukowe pracowników muzeum. Udostępnienie zbiorów zwiedzającym hamowała przez szereg lat naprawa obiektów. W tym czasie otwarto ekspozycję plenerową. Powiększano ją z roku na rok, w miarę otrzymywania eksponatów: ciężkiego sprzętu bojowego i samolotów.

Dzień 8 maja 1985 stał się nie tylko dniem otwarcia tej nowo powstałej placówki muzealnej Środkowego Nadodrza, ale również. całkowitego usamodzielnienia i przyjęcia nazwy (Lubuskie Muzeum Wojskowe). Rok później, dla uczczenia walk wyzwoleńczych regionu, muzeum przyjęło dodatkowe imię II Armii Wojska Polskiego.

Dziesięcioletni okres organizacji, szczególnie krótki w odniesieniu do działalności muzealnej, przyniósł wielki sukces nielicznemu zespołowi kierowanemu przez dyrektora dr. Włodzimierza Kwaśniewicza. Mimo że prawie cały okres organizowania przypadł na „chude lata polskiej kultury", umiano w bezprecedensowy sposób udostępnić społeczeństwu bardzo nowocześnie i estetycznie zorganizowaną ekspozycję liczącego się zbioru muzealnego.

Całość zbiorów podzielona jest obecnie na ekspozycję wewnętrzną oraz plenerową. Jeszcze w roku bieżącym otwarta zostanie dodatkowo ekspozycja w pawilonie wystawowym. Znajdą się w nim trzy samoloty, wyrzutnie rakiet Katiusza, pojazdy samochodowe oraz lekki sprzęt artyleryjski.

Zbiory w salach pałacu obejmują trzy zasadnicze działy: broń z XVII—XIX wieku, II wojna światowa i Ludowe Wojsko Polskie oraz dwie galerie autorskie: medali Wiktorii Czechowskiej-Antoniewskiej oraz plastyki Zenona Polusa. Ponadto do września br. eksponowana jest wystawa modeli samolotów z II wojny światowej.

Ekspozycje II wojny światowej i LWP mają bogate akcenty lotnicze, pokazując działka pokładowe i usterzenie samolotu Jak-9, karabiny Browning 12,7 mm i elementy pokrycia kadłuba samolotu B-17 Flying Fortress, łopaty śmigieł samolotów Fw 190D i Li-2 oraz silnik ze śmigłem od samolotu Po-2. Zbiór ten uzupełniają dwa pięknie wykonane modele samolotów Il-2M3 i Tu-2. autorstwa Lecha Podgórskiego, znanego modelarza Aeroklubu Pomorskiego. W sali Ludowego Wojska Polskiego zwiedzający mogą oglądać wystawione w całej okazałości działka samolotowe kal. 20, 23, 37 z samolotów MiG-15, Il-10 oraz Jak-23, ponadto lotniczy karabin maszynowy kal. 12,7 mm, dwie wyrzutnie niekierowanych pocisków rakietowych, spadochron ratowniczy, kombinezon ciśnieniowy pilota samolotu naddźwiękowego oraz maski tlenowe.

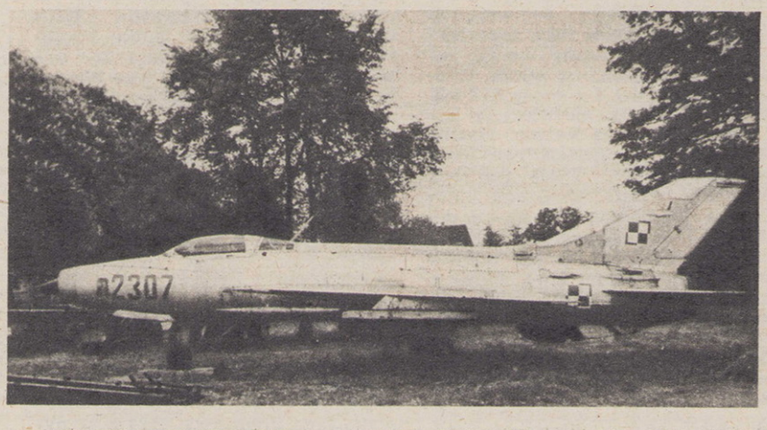
Okresowa wystawa modeli samolotów II wojny światowej autorstwa niżej podpisanego obejmuje ponad 70 modeli podzielonych na trzy grupy: wrzesień 1939, front wschodni i front zachodni. Wystawa uzupełniona jest licznymi fotografiami samolotów oraz barwnymi godłami wszystkich dywizjonów polskich walczących w W. Brytanii. Z okazji otwarcia tej wystawy odbyło się spotkanie młodzieży z byłym pilotem 315 dywizjonu myśliwskiego, mjr. w st. spocz. Edwardem Jaworskim.

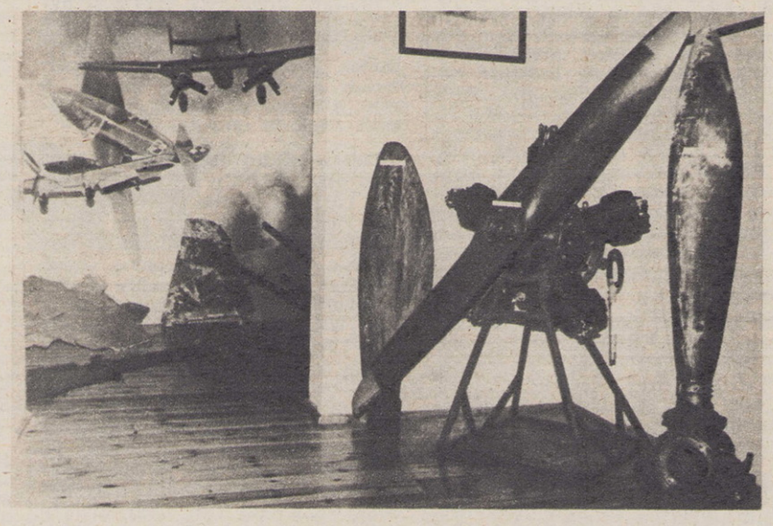
Ekspozycja plenerowa obejmuje samoloty: Jak-18, Jak-12A, TS-8 Bies, Lim-2, MiG-17PF, MiG-21F13, Il-28 oraz dwa śmigłowce: SM-2 i Mi-4. Już w najbliższym czasie zbiór ten wzbogacony będzie o samoloty TS-11 Iskra, Jak-23 i śmigłowce SM-1 oraz Mi-2M. Podkreślić wypada, że wszystkie eksponaty lotnicze noszą swe oryginalne oznaczenia wojskowe oraz malowanie. Z wyjątkiem samolotu Jak-18, otrzymanego kilka lat temu po wycofaniu z eksploatacji, wszystkie samoloty i śmigłowce mają pełne wyposażenie kabin oraz uzbrojenie.

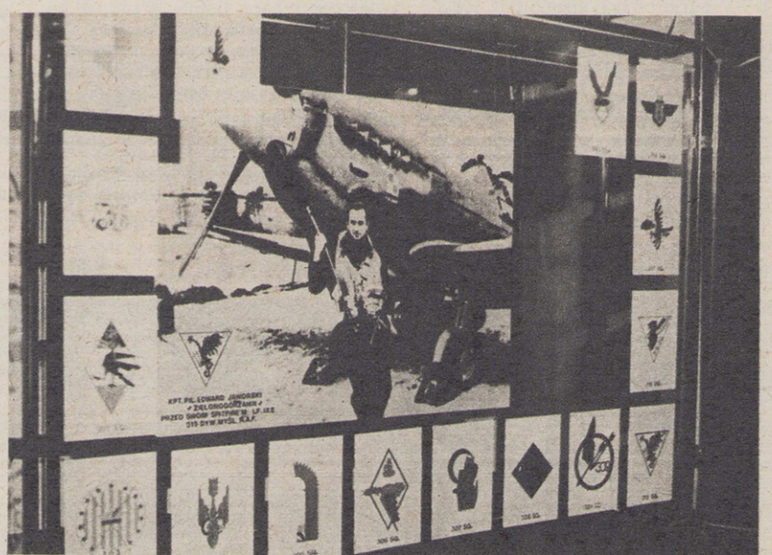
Obok eksponatów lotniczych na ekspozycji plenerowej wystawione są: czołg T-34/85, zdekompletowane działo pancerne ISU-152, dwie wyrzutnie rakietowe Katiusza, wyrzutnia pocisków przeciwpancernych PPK, opancerzone transportery piechoty BRDM, FUG, SKOT, pływający transporter piechoty PTG, łódź patrolowa, wyrzutnia rakietowa WP-8Z, ciągnik artyleryjski Mazur, samochody wojskowe GAZ-67, Studebacker i Star 66, radziecka rakieta ziemia-ziemia, kolekcja artylerii przeciwlotniczej, przeciwpancernej, moździerzy i haubic.

Przedstawiony skrótowo obraz ekspozycji, jaka pokazywana jest zwiedzającym, dowodzi, że nawet w stosunkowo krótkim czasie można było zorganizować bogaty zbiór eksponatów, pozwalających na szeroką działalność poznawczą i dydaktyczną. Na przestrzeni ostatnich lat muzeum wydało kilka folderów i katalogów zbiorów i wystaw okresowych.

MARIAN KRZYŻAN







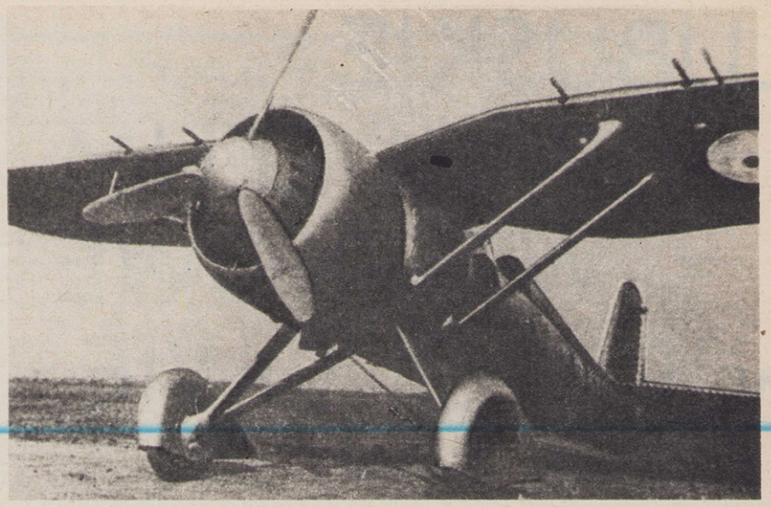
Na zdjęciach, w kolejności: Il-28 ● Samolot odrzutowy MiG-21, jedyny przedstawiciel tego typu w muzeach polskich ● Część ekspozycji lotniczej w salach pałacu: śmigła, silniki M-11D, modele samolotów i części Jaka-9 i B-17 ● Fragment wystawy modeli samolotów, godła dywizjonów polskich. Zdjęcia autora

PZL P.24

W okresie międzywojennym najbardziej znanym w Europie polskim samolotem myśliwskim był PZL P.24. Użytkowany przez lotnictwo wojskowe Turcji, Bułgarii, Rumunii i Grecji oraz wielokrotnie prezentowany na wystawach i salonach lotniczych — stanowił doskonałą wizytówkę młodego polskiego przemysłu lotniczego Państwowych Zakładów Lotniczych.

Wprawdzie niemieckie biuletyny dotyczące wyposażenia lotnictwa polskiego wymieniały PZL P.24, to jednak w rzeczywistości we wrześniu 1939 polskiego nieba broniły samoloty PZL P.7a, P.11a i P.11c.

Bojowo samoloty PZL P.24 zostały użyte przez lotnictwo Bułgarii, Rumunii i Grecji. Właśnie w służbie Królewskich Greckich Sił Powietrznych (Ellniki Vassiliki Aeroporia) samoloty PZL P.24 zapisały najchlubniejszą kartę swej historii, broniąc Hellady przed samolotami Regia Aeronautica i Luftwaffe.



PZL P.24G w barwach Królewskich Greckich Sił Powietrznych

Pod koniec 1936 Grecja złożyła w zakładach PZL zamówienie na samoloty PZL P.24. Latem 1937 wykonano 5 sztuk PZL P. 24A, które dostarczono odbiorcy we wrześniu 1937. W tym samym roku zaprojektowano zmodyfikowaną wersję samolotu, wyposażoną w silnik Gnôme-Rhône 14 NO 7 o mocy 713 kW (970 KM). Grecja niezwłocznie zamówiła także nową wersję. Wiosną 1938 zakłady PZL dostarczyły Grecji 25 samolotów PZL P.24F i 6 egz. wersji PZL P.24G. W Grecji ujednolicono uzbrojenie obu wersji demontując w samolotach P.24G działka i montując w ich miejsce dwa karabiny maszynowe, czyli — tak jak w wersji P.24F — uzbrojenie greckich samolotów składało się z 4 karabinów maszynowych (podobnej modyfikacji poddano prawdopodobnie także wcześniejsze P.24A).

W chwili agresji Włoch na Grecję — 28 października 1940 — dowódca lotnictwa myśliwskiego Grecji ppłk Emanuel Kelaides dowodził trzema dywizjonami myśliwskimi (mira dioxa) — 21, 22 i 23, dysponującymi ogółem 36 maszynami P.24. Polskie myśliwce stanowiły aż 80% sił greckiego lotnictwa myśliwskiego (pozostałe 20% to 9 Blochów MB. 151 z 24 Mira). Każdy dywizjon myśliwski miał etatowo po 12 samolotów, lecz w gotowości bojowej znajdowało się tylko 8—9 samolotów.

21 dywizjon, dowodzony przez kapitana Johna Kellasa, stacjonował na lotnisku Kalambaka w środkowej Grecji; trzy samoloty (dowódca por. John Sakellariou) przebazowano do rejonu Janiny. 22 dywizjon z lotniska Sedes bronił Salonik, a 23 dywizjon znajdował się na lotnisku Larissa. Dowódcą 22 dywizjonu był kapitan Andrew Andoniou, a 23 — major Theodoropoulos. Wydzielony 24 dywizjon (samoloty Bloch) z lotniska Eleusis osłaniał stolicę kraju — Ateny.

Chrzest bojowy greckie P.24 przeszły 1 listopada 1940. O 08:35 z lotniska w Tiranie wystartowało 10 bombowców Savoia-Marchetti S.79 dowodzonych przez ppłk. Galeazzo Ciano — ministra spraw zagranicznych Włoch, zięcia Benito Mussoliniego. Tego dnia nie tylko hrabia Ciano reprezentował rodzinę Duce podczas ataków na Saloniki. Z lotniska Grottaglie wystartowało 10 trójsilnikowych bombowców CRDA CANT Z. 107bis z 47 pułku lotnictwa bombowego. Dowódcą 260 dywizjonu tego pułku był syn Mussoliniego — Bruno. Natomiast najmłodszy syn dyktatora Włoch, por. Vittorio Mussolini, był pilotem 263 dywizjonu. Obaj uczestniczyli w wyprawie. Eskortę bombowców stanowiły Fiaty CR 42 z 393 dywizjonu. Savoie z 105 grupy atakujące doki portowe w Salonikach zostały przechwycone przez siedem P.24 startujących z lotniska Sedes. Starcie powietrzne nie przyniosło rozstrzygnięcia, co nie przeszkodziło obu stronom zgłosić zestrzelenia samolotów przeciwnika. W walce uszkodzono tylko Fiata CR 42. Bombowce z 47 pułku były natomiast atakowane przez PZL P.24 z 21 dywizjonu i uszkodzony został CANT Z. 1007bis z 263 dywizjonu, który jednak powrócił do bazy. Podczas dwóch nalotów zginęło łącznie 35 osób, a blisko stu mieszkańców Salonik odniosło rany.

Ciężkie walki rozgorzały następnego dnia. CANT'y Z.1007bis atakujące Larisę w drodze powrotnej zostały zaatakowane przez por. Johna Sakellariou, dowódcę klucza 21 dywizjonu osłaniającego Janinę. Ogień włoskich strzelców był celny — por. Sakellariou zginął podczas ataku. Gdy włoskie bombowce nadleciały nad Larissę, tylko jeden P.24 był gotów do lotu. Kapral Christos Papadoulos niezwłocznie wystartował i zdołał uszkodzić dwa bombowce, zanim został zestrzelony. Zginął w szczątkach rozbitego samolotu. Po południu bombowce z 50 samodzielnej grupy bombowej atakowały Saloniki. PZL P.24 z 22 Mira zmusiły je do zrzucenia bomb przed celem i odwrotu. Porucznik Marinos Mitralexes po wyczerpaniu amunicji zaatakował taranem CANT'a ppor. Beniamina Pasqualotto. Załoga, oprócz pilota, zdołała wyskoczyć z samolotu ze spadochronami. Z powodu uszkodzenia śmigła Mitralexes lądował przymusowo obok wraku bombowca i z pomocą okolicznej ludności wziął Włochów do niewoli. Inny samolot z 210 dywizjonu lądował przymusowo koło Nauussa; załoga dostała się do niewoli. Podczas walki z myśliwcami włoskimi jeden P.24 został uszkodzony — był to samolot kpt. Kyriazesa. 3 listopada sierżant Panayotes Argyropoulos zestrzelił nad Salonikami CANT'a Z.1007bis z 262 dywizjonu, pilotowanego przez ppor. Vincenzo Pallara, inny bombowiec został zniszczony przez por. Constantinosa Yianikostasa. Sierżant Dagoulas zestrzelił myśliwskiego Fiata G.50bis z 24 grupy myśliwskiej. Niestety nie obyło się bez strat. Ranny sierż. Constantine Lambropoulos wyskoczył z płonącego P.24, a także ranny sierż. Demetrios Philes lądował przymusowo na lotnisku Sedes.

Odważna obrona pilotów 22 dywizjonu spowodowała, że Włosi do końca 1940 zaniechali nalotów na Saloniki.

Do kolejnej dużej bitwy powietrznej z udziałem PZL P.24 doszło 14 listopada 1940. Rankiem spotkały się samoloty 23 Mira z myśliwcami 393 dywizjonu (Fiat CR 42). Greckie PZL P.24 zestrzeliły samoloty ppor. Ernesta Trevisi i sierż. Augusto Manetti, a sierżant Victorio Pirchio rozbił samolot podczas lądowania. Kilka PZL P.24 było uszkodzonych. Klucz trzech P.24 z 23 dywizjonu, dowodzony przez por. Laskarisa, uszkodził samotną Savoię S.79 z 254 dywizjonu bombowego, odbywającą lot rozpoznawczy w rejonie Koritza-Bilishte. Samolot włoski lądował przymusowo w Koritza.

22 dywizjon został przeniesiony z lotniska Sedes na lotnisko Kalambaka i lotnisko Vassiliki. 15 listopada PZL P.24 z 22 Mira walczyły z Fiatami G.50bis, osłaniającymi bombowce z 105 grupy bombowej. Sierżant Argyropoulos trafił jeden bombowiec, który lądował przymusowo. 18 listopada samoloty z 23 dywizjonu zniszczyły Savoie z 255 dywizjonu bombowego. Po południu doszło do walki Z.1007bis z 47 pułku z myśliwcami z 23 Mira. PZL P.24 zestrzeliły samolot ppor. Mario Longo z 211 dywizjonu bombowego. Tego samego dnia doszło do walki PZL P.24 wszystkich trzech greckich dywizjonów z myśliwcami włoskimi ze 160 grupy. Włosi stracili dwa CR 42 zestrzelone przez por. Laskarisa z 23 i ppor. Katsarosa z 21 dywizjonu. Grecy stracili trzy samoloty — por. Yianikostas z 22 oraz sierż. Gregory Valcanas z 23 Mira zginęli, a por. Corneleus Kotrones lądował przymusowo na lotnisku zapasowym. W okresie od 18 do 23 listopada piloci 23 Mira zgłosili zestrzelenie 9 myśliwców i 5 bombowców włoskich.

3 grudnia 1940 sześć PZL P.24 z 23 dywizjonu napotkało aż 18 Fiatów CR 42 z 160 grupy myśliwskiej; jeden myśliwiec grecki (por. Constantine Tsitsas — zginął) i jeden włoski zostały zestrzelone.

Na przełomie 1940 i 1941 lotnictwo greckie otrzymało z RAF kilkanaście samolotów myśliwskich Gloster Gladiator Mk I i Mk II. Pozwoliło to na przezbrojenie 21 dywizjonu, który przekazał pozostałe PZL P.24 do 22 i 23 dywizjonu.

Ciężkie walki z samolotami włoskimi w listopadzie i grudniu 1940 poważnie uszczupliły stan posiadania greckich sił powietrznych. W styczniu 1941 pozostało w służbie około 20 myśliwców PZL P.24, z których jednorazowo gotowych do lotu było nie więcej niż 12—15 maszyn. Brak było jakichkolwiek części zamiennych, jedynym ich źród-

Teodor Aleksiu, pilot PZL P.24

Król Grecji, Jerzy II, zapoznaje się z prototypem PZL P.24.

łem byłń uszkodzone, a nawet zestrzelone samoloty. Niepowodzeniem zakończyły się próby zakupu we Francji silników Gnôme-Rhône 14.

8 stycznia 1941 formacja włoskich bombowców CANT Z.1007bis została zaatakowana w rejonie Ostravo przez PZL P.24 z 22 dywizjonu; obie strony zgłosiły zestrzelenie samolotów przeciwnika, lecz w istocie starcie było nierozstrzygnięte. Podobnym wynikiem zakończyła się walka Gladiatorów z 21 Mira oraz PZL P.24 z 22 Mira z Fiatami CR 42 z 154 grupy osłaniającymi rozpoznawcze IMAM Ro 37bis w rejonie Kelcye.

W następnych dniach 22 Mira została wycofana z frontu i wymieniła 23 dywizjon osłaniający Saloniki. Ten ostatni wycofany został do Larissa w celu przeprowadzenia reorganizacji; w rejon Salonik (na lotnisko Sedes) przybyły także Bloch MB. 151 z 24 Mira.

Ponownie greckie myśliwce walczyły z bombowcami Regia Aeronautica 25 stycznia 1941. Dziesięć CANT Z.1007 bis z 50 samodzielnej grupy bombowej napotkało nad Salonikami myśliwce z 21 i 22 dywizjonu. Kapitan Andoniou z 22 Mira zestrzelił jeden bombowiec, a Gladiatory z 21 dywizjonu uszkodziły inny. Nad Kelcye piloci z 22 i 23 dywizjonu przechwycili wyprawę bombowych Fiatów BR. 20 M z 37 pułku. I tym razem ogień greckich PZL P.24 okazał się celny: kapitan Doukas z 22 dywizjonu poważnie uszkodził bombowiec, który przymusowo lądował w Berat. Piloci 23 Mira uszkodzili jeden samolot.

8 lutego 1941 PZL P.24 z 22 i 23 dywizjonu zostały przerzucone na wysunięte lotnisko polowe w Paramythia, położone w pobliżu frontu. Następnego dnia doszło do bitwy powietrznej greckich PZL P.24 i Gladiatorów z Savoiami S.79 ze 104 grupy osłanianymi przez 12 nowoczesnych Fiatów G.50bis z 24 grupy i 12 Fiatów CR 42 z 160 grupy. Jeden PZL P.24 został całkowicie zniszczony podczas przymusowego lądowania (22 dywizjon?), a drugi uszkodzony — pilot sierż. John Michopoulos pomimo odniesionej rany, zdołał wrócić na lotnisko Saloniki-Sedes. Greckie myśliwce zestrzeliły Junkersa Ju 87 z włoskiej 96 grupy bombowców nurkujących (238 dywizjon).

Blochy z 24 Mira zestrzeliły nad Salonikami CANT Z.1007bis z 47 pułku bombowego.

10 lutego rozgorzały zacięte walki powietrzne. Greckie PZL P.24 startowały dwukrotnie do walki: rano w walce z 13 bombowcami włoskimi pilot 23 dywizjonu uszkodził Fiata BR. 20M, który przymusowo lądował w Valona, a po południu patrolowały rejon Janina.

W połowie lutego 1941 PZL P.24 z 22 i 23 dywizjonu zostały włączone do Skrzydła Myśliwskiego RAF (80, 112 oraz część 33 dywizjonu RAF) bazującego w Janinie. Podczas startu z tego lotniska zderzyły się dwa P.24; mniej uszkodzony samolot został naprawiony z wykorzystaniem części z dwóch wcześniej rozbitych P.24.

20 lutego o 09:00 włoskie Fiaty G.50bis z 154 grupy myśliwskiej dowodzone przez mjr. Mastrogostino napotkały greckie myśliwce ze wszystkich trzech dywizjonów. Piloci 22 dywizjonu uszkodzili Fiaty por. por. Fusco i Franchini, którzy lądowali przymusowo w Berat. Podczas lądowania jeden myśliwiec włoski uległ zniszczeniu.

23 lutego Flaty G.50bis z 154 grupy, patrolujące nad rejonem Kelcye-Devoli, napotkały Gladiatory z 21 Mira i PZL P.24 z 23 dywizjonu. W walce zginął kapitan Nicholaos Scroubelos z 23 Mira.

6 kwietnia 1941 greckie PZL P.24 stanęły do walki przeciw nowemu agresorowi — hitlerowskiej Luftwaffe. Nieliczne pozostałe P.24 początkowo wykonywały głównie loty rozpoznawcze — zadania myśliwskie wykonywały Gladiatory i Hurricany RAF.

Samoloty PZL P.24 z 22 dywizjonu przeleciały na lotnisko Kalambaka-Vassiliki. Startując z tego lotniska dowódca 22 Mira kpt. Andioniou zestrzelił koło Kilkis (30 km na północ od Salonik) rozpoznawczego Henschla Hs 126 z 2/H/10.

14 kwietnia 1941 sierż. Argyropoulos z 22 Mira zestrzelił koło Irikkala Junkersa Ju 87 (A5+EK) z 2 dywizjonu 1 pułku bombowców nurkujących. Załoga Stukasa, podchorąży Walter Seeliger i kapral Kurt Friedrich, dostała się do niewoli. Tego samego dnia pilot 23 Mira zestrzelił nad Larissą rozpoznawczego Henschla Hs 126 (5F+AH) z 1 (H)/14. Pilot niemieckiego samolotu, porucznik Hans Wendler — zginął. Niemieckie myśliwce Messerschmitt Bf 109E z II grupy 27 pułku myśliwskiego przechwyciły w rejonie Trikkala formację 15 greckich myśliwców (Bloch 151, PZL P.24 i Gladiator), wysyłanych w celu przechwycenia niemieckiej wyprawy bombowej, zmierzającej do Larissy. Piloci niemieccy, dysponujący lepszymi samolotami, zestrzelili bez strat, po jednym Blochu, Gladiatorze i dwa PZL P.24 z 22 Mira; sierż. Katsarelles został poważnie ranny.

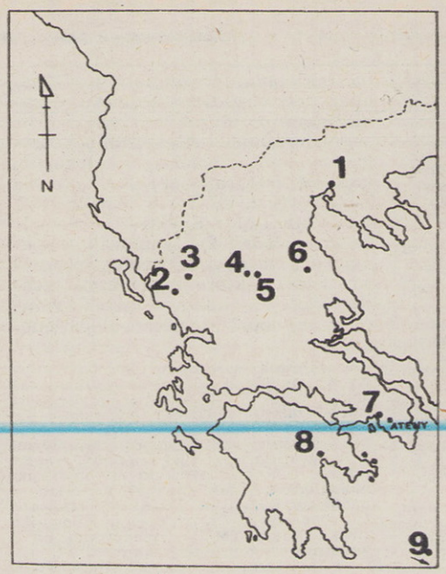
W tym czasie sierż. Pericles Koutroubas z 23 Mira zestrzelił w pobliżu góry Olimp niemiecki samolot rozpoznawczy (Henschel Hs 126?). W drodze powrotnej na lotnisko Larissa został zestrzelony przez Messerschmitta z I grupy (myśliwskiej) 2 pułku szkolnego.

22 kwienia 1941 kilka pozostałych PZL P.24 z 23 Mira zostało ewakuowanych na lotnisko Eleusis koło Aten. Samoloty niezdolne do lotu pozostały na lotnisku Argos na Peloponezie. Samoloty zgromadzone na lotnisku w Argos zostały zniszczone 24 kwietnia w wyniku nalotu bombowego i ataku myśliwców niemieckich.

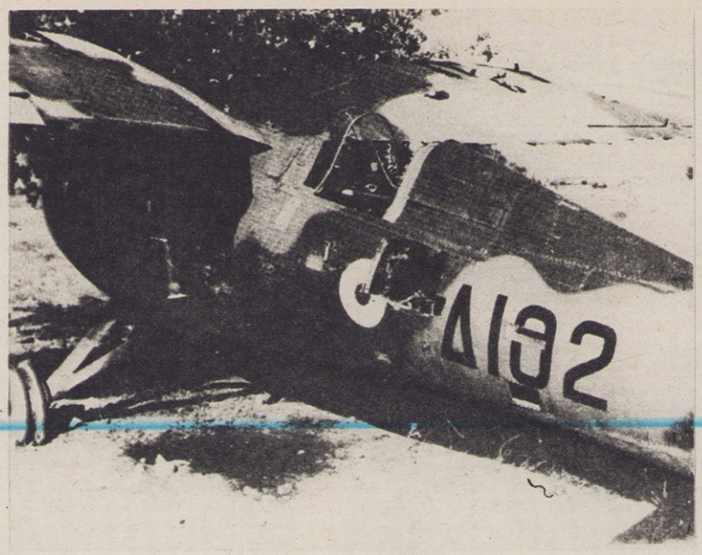
Jeden z pozostałych jeszcze w Argos PZL P.24 został ewakuowany na Kretę rankiem 25 kwietnia. Tego samego dnia po południu odleciał z lotniska Heraklion do Egiptu.

JANUSZ LEDWOCH

BRONIŁY GRECJI

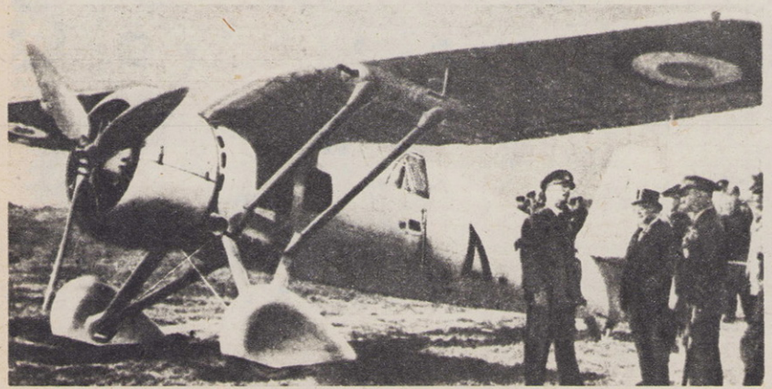


Lotniska, z których operowały w latach 1940—1941 samoloty myśliwskie P.24 lotnictwa greckiego: 1 — Sedes-Saloniki, 2 — Paramythia, 3 — Janina, 4 — Kalambaka, 5 — Trikkala, 6 — Larissa, 7 — Eleusis, 8 — Argos, 9 — Heraklion na Krecie.

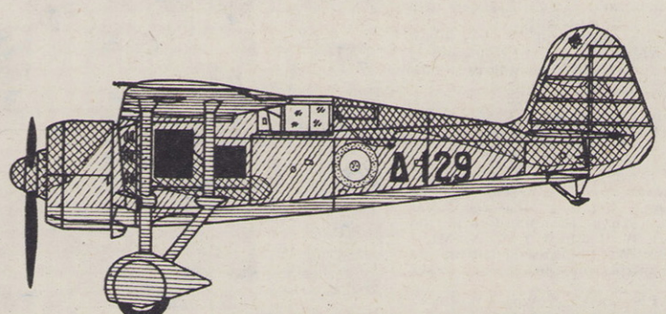


Uszkodzony PZL P.24F z 23 dywizjonu pozostawiony na lotnisku Argos (kwiecień 1941).

PZL P.24C zmodyfikowany na zamówienie Grecji



PZL P.24F z 22 dywizjonu myśliwskiego (mira dioxa) na lotnisku Saloniki-Sedes. Oznaczenie barw: 1 — ciemnozielony (FS 34102?); 2 — jasnobrązowy (FS 30118); 3 — jasnoniebieski (FS 35414). Znaki rozpoznawcze: kokardy niebiesko-(FS 34566) -biało (FS 37925)-niebieskie. Numer ewidencyjny na kadłubie (△129) — czarny (FS 37038). Na stateczniku pionowym znak firmowy PZL w kolorze białym.



przeżycia wyprawy radziecko-afgańskiej

29 sierpnia 1988 o 08:23 czasu moskiewskiego wystartował z Bajkonuru statek Sojuz TM-6 z załogą: d-ca płk Władimir Lachow, lekarz Walerij Polakow i kosmonauta afgański kpt. Abdul Ahad Mohmand (skład załogi rezerwowej: A. Bieriezowoj, H. Arzamazow i Muhammed Dauran Gulam Masum). Program 6-dniowego lotu przewidywał połączenie ze stacją orbitalną Mir oraz przeprowadzenie na jej pokładzie badań i eksperymentów naukowych wspólnie z Władimirem Titowem i Musą Manarowem (pracującymi na stacji od 1987-12-21).

Władimir Lachow — ur. 1941—07—20 w miejscowości Antracit. W 1964 po ukończeniu Charkowskiej Wojskowej Wyższej Szkoły Lotniczej służył w siłach powietrznych. Ma tytuł lotnika wojskowego 1 klasy i pilota doświadczalnego 3 klas. W 1967 przyjęty do oddziału kosmonautów. W 1975 zaocznie ukończył Wojskową Akademię Lotniczą. Wykonał 2 loty kosmiczne: pierwszy — 1979—02—25 — 08—19 (Sojuz-32 — Salut-6) i drugi — 1983—06—27 — 11—23 (Sojuz T-9 — Salut—7). Łącznie spędził w kosmosie 324 dni 11 h 21 min 37 s. Przeszedł szkolenie w nowej funkcji — kosmonauty-ratownika, który w razie potrzeby może wystartować bez inżyniera pokładowego w celu zabrania z orbity załogi, jeśli popadłaby w tarapaty. W załodze radziecko-afgańskiej nie było inżyniera pokładowego.

Walerij Polakow — ur. 1942—04—27 w Tule. W 1965 ukończył 1. Moskiewski Instytut Medyczny. Następnie pracował w różnych placówkach naukowo-badawczych. Wielokrotnie uczestniczył w osłonie medycznej lotów załogowych. Od października 1971 pracuje w Instytucie Problemów Medyczno-Biologicznych. Do lotów kosmicznych zaczął się przygotowywać od 1972. Jako lekarz, może udzielić na orbicie wszelkiej pomocy medycznej, łącznie z chirurgiczną. W. Polakow jest bardzo cennym specjalistą, także w dosłownym znaczeniu. Przygotowania do lotu radziecko-afgańskiego było jego trzecim z kolei szkoleniem (nie licząc treningów podtrzymujących nawyki). Jak ocenia prasa radziecka, szkolenie jednego kosmonauty w składzie załogi kosztuje ok. 1 mln rubli. Tak więc w Polakowa państwo zainwestowało co najmniej 3 mln rubli. Jego program zajęć na stacji Mir jest rozległy i długotrwały.

Abdul Ahad Mohmand — obywatel Republiki Afganistanu, ur. 1959-01-01 (w rodzinie prostych wieśniaków, którzy nie odnotowali dokładnej daty jego narodzin, pamiętali jedynie rok; dzień i miesiąc swych urodzin Mohmand sam sobie wybrał) we wsi Sarda w prowincji Gazni. Jest narodowości pusztuńskiej. W 1976 po ukończeniu szkoły średniej wstąpił na politechnikę w Kabulu. W 1978 został powołany do wojska i wysłany do Związku Radzieckiego w celu uzyskania wykształcenia wojskowego. Za namową starszego brata, wybrał lotnictwo. Po ukończeniu 3-letniej szkoły lotniczej służył w siłach powietrznych Afganistanu. Uczestniczył w działaniach bojowych. Jako starszy nawigator pułku został ponownie skierowany na naukę do ZSRR. W 1987 ukończył z wyróżnieniem Wojskową Akademię Lotniczą, po czym kontynuował służbę w lotnictwie afgańskim — został mianowany zastępcą d-cy pułku.

Podczas doboru kosmonautów lekarze przebadali 457 pilotów, z których wybrali 52 osoby do dalszych szczegółowych badań. Zakwalifikowali 19 lotników. Z tej grupy teraz wspólnie z lekarzami radzieckimi wybrano 4 osoby. W lutym 1988 dwóch Afgańczyków trafiło do Gwiezdnego Miasteczka. Jednym z nich był A. A. Mohmand. Jego doskonała znajomość języka rosyjskiego umożliwiła znaczne skrócenie okresu szkolenia na kosmonautę-badacza.

Po starcie 29 sierpnia, nastąpiło na orbicie wykonanie standardowych czynności sprawdzenia funkcjonowania systemów pokładowych i szczelności przedziałów statku. Później przeprowadzono manewry dalekiego zbliżania Sojuza TM-6 do stacji Mir. Parametry orbity statku były wówczas następujące: apogeum — 262 km, perygeum — 238 km, okres obiegu — 89,4 min, nachylenie — 51,6°. Odległość dzieląca statek od stacji wynosiła wówczas ok. 15 tys. km.

31 sierpnia o 09:41 Sojuz TM-6 przycumował do zespołu orbitalnego Mir od strony modułu Kwant. Po sprawdzeniu szczelności połączenia, jako pierwszy przeszedł na pokład Mira A. A. Mohmand. Rozpoczęła się realizacja programu Szamszad (czyli Wysoki — nazwa afgańskiej góry znajdującej się w pobliżu Pakistanu, znanej w obu krajach, o wysokości 1809 m), składającego się z 9 eksperymentów: m.in. o nazwach Łodowce, Pastwiska, Pustynnienie, Rzeki i jeziora.

Program Szamszad miał przede wszystkim znaczenie utylitarne, gdyż jego wyniki będą służyć do rozwoju gospodarki afgańskiej, szczególnie mało zbadanych rejonów kraju. Przykładowo do tej pory w Afganistanie istnieją tylko przybliżone dane o kopalinach użytecznych, zasobach wody podziemnej, o ilości ziem nadających się do uprawy. Również mapy tego kraju nie są zbyt dokładne.

W Afganistanie toczy się nadal walka bratobójcza i w dniu startu kosmonauty, stolica była ostrzelana rakietami. Zrozumiały jest jego apel, jaki wygłosił z kosmosu, o zaniechanie wojny.

Powierzchnię Afganistanu fotografowano za pomocą stacjonarnej kamery fotograficznej KATE-140 i kamer ręcznych oraz spektrometrów MKS-M i Spektr-256. Ponadto kosmonauci kontynuowali eksperymenty medyczne według programu Szipka, które z przyczyn technicznych nie udało się zrealizować podczas lotu radziecko-bułgarskiego.

5 września wieczorem W. Lachow i A. A. Mohmand zaczęli przygotowywać statek Sojuz TM-5, którym przybyła na stację załoga radziecko-bułgarska. Do lądownika przeniesiono indywidualne fotele, kasety ze zdjęciami filmowymi i fotograficznymi, spektrogramy, zapisy magnetofonowe, zasobniki z obiektami biologicznymi, jak również materiały z badań wykonanych przez W. Titowa i M. Manarowa. Przyziemienie lądownika statku Sojuz TM-5 zaplanowano na 6 września w godzinach rannych.

Po przejściu na statek Sojuz TM-5, jego nowa załoga, 6 września o 02:55 spowodowała odłączenie statku od stacji. Zaczął się samodzielny lot. Nic nie zapowiadało żadnych niespodzianek, a jednak... Czyżby zawisło nad nimi „bułgarskie fatum". Przypomnijmy, że w dniach 10—12 kwietnia 1979 N. Rukawiszników i G. Iwanow (radziecko-bułgarska załoga statku Sojuz-33) wskutek niesprawności silników korekcyjnych nie zdołali przycumować do stacji Salut-6 i po upływie 1 dnia 23 h 1 min 6 s powrócili na Ziemię, przerywając realizację programu. Tegoroczna wyprawa radziecko-bułgarska (A. Sołowjow, W. Sawinych i A. Aleksandrow) nie zrealizowała w pełni zaplanowanego programu Szipka.

O 03:35 oddzielił się kulisty przedział mieszkalny. Wszystko przebiegało normalnie. Załoga i Ziemia czekały teraz na włączenie silnika hamującego. Jednak silnik nie włączył się. Gdy Sojuz TM-5 wszedł w strefę łączności radiowej, kosmonauci poinformowali, że na pokładzie powstała nieprzewidziana sytuacja i musieli od razu wyłączyć silnik. Okazało się, że komputer włączył silnik dopiero po upływie 7 minut od przewidzianego czasu. Załoga natychmiast zareagowała prawidłowo i po 3 s z pulpitu ręcznego sterowania zmieniła polecenie komputera, dlatego że odchyłka od przewidzianego miejsca lądowania byłaby zbyt duża i statek zamiast w Kazachstanie wylądowałby w nieznanym miejscu Chin.

Jak doszło do takiej sytuacji? Przed włączeniem silnika hamującego w zawczasu obliczonym punkcie orbity, statek musi być zorientowany w przestrzeni. Umożliwia to czujnik podczerwieni, który mierzy natężenie promieniowania emitowanego przez powierzchnię Ziemi. Kierunek, z którego dochodzi maksimum promieniowania oznacza, że właśnie w tym miejscu jest lokalny kierunek pionowy do powierzchni kuli ziemskiej. Jednak na granicy światła i cienia, przy bezpośrednim promieniowaniu słonecznym, promieniowanie Ziemi może zostać zagłuszone i czujnik wtedy jest zdezorientowany. To właśnie zdarzyło się załodze statku Sojuz TM-5. Przełączenie na czujnik rezerwowy, jakie automatycznie dokonał komputer pokładowy, również nie pomogło. Kierunek pionowy został określony z dużym opóźnieniem. Tutaj nastąpiło pierwsze zacięcie: komputer powinien zmienić program lądowania, ale z nieznanych przyczyn włączył jednak silnik hamujący. Nastąpiła interwencja załogi.

W. Lachow postanowił, po podjęciu środków zaradczych, powtórzyć po upływie 3 h operację, aby lądowanie nastąpiło w Kazachstanie — na równinnym terenie. Dał następne polecenie komputerowi. Tym razem silnik hamujący włączył się tylko na 6 s, zamiast potrzebnych do wylądowania 230 s, i wyłączył się. Dowódca załogi, rozumiejąc, że została mu ostatnia szansa wylądowania tego dnia, dał komputerowi kolejne polecenie ponownego włączenia silnika hamującego. Ta próba także nie powiodła się, gdyż inne systemy nie były przygotowane do takiej zmiany programu. Silnik ponownie automatycznie wyłączył się, ponieważ do komputera nadeszły sygnały utraty stabilizacji statku.

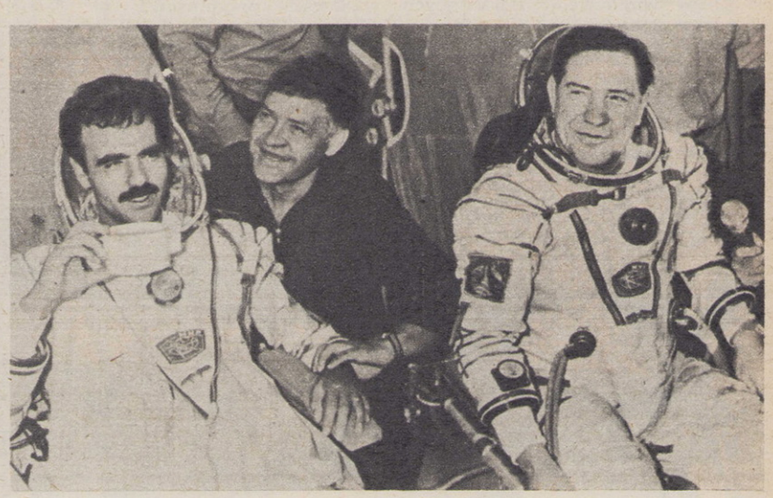
Sytuacja stała się groźna. Ośrodek Kierowania Lotem polecił przełożenie operacji lądowania na następny dzień. Błyskawiczna analiza wykazała, że komputer z nieznanych przyczyn skorzystał nie z programu lądowania, zawartego w podstawowym bloku pamięci, ale wydobył z bloku rezerwowego program manewrów podczas zbliżania statku do stacji. Program ten pozostał w pamięci komputera jeszcze z okresu cumowania do Mira załogi radziecko-bułgarskiej.

W. Lechowowi i A. A. Mohmandowi brakowało żywności (mieli co prawda żelazny zapas, ale postanowili zachować go na czarną godzinę). Mieli ograniczony zapas tlenu i wody. Sytuacja była niepokojąca, chociaż specjaliści byli przekonani, że nie nastąpiła taka awaria urządzeń technicznych, która uniemożliwiłaby lądowanie. Ale nowe niespodzianki podczas trzeciej próby mogłyby skończyć się tragicznie.

7 września nastąpił nad Atlantykiem denerwujący moment. Jednak o 04:01 na polecenie pokładowego komputera silnik hamujący włączył się i pracował przez odpowiedni czas. Kierunek pionowy tym razem został już zapamiętany. Po zakończeniu pracy silnika lądownik statku Sojuz-5 oddzielił się od przedziału agregatowego i w sposób sterowany wszedł w gęste warstwy atmosfery. Następne etapy lądowania przebiegały już planowo. Otworzył się główny spadochron, została nawiązana łączność ze służbą poszukiwawczą, a przy samej ziemi zadziałały silniki miękkiego lądowania. Statek osiadł na stepie w odległości 160 km na południowy wschód od Dżezkazganu o 04:50.

Wszystko zakończyło się szczęśliwie, ale pozostały pytania, nad którymi zastanawiają się specjaliści. Dlaczego komputer pokładowy, do którego zbyt późno dotarła informacja o lokalnym pionie, mimo wszystko uruchomił silnik? Dlaczego podczas drugiej próby lądowania komputer zaczął posługiwać się starym programem, tkwiącym w rezerwowej pamięci? Dlaczego dowódca statku zamiast wyłączyć komputer i całkowicie przejść na ręczne sterowanie, ponownie wydał polecenie maszynie, która mogła być niesprawna?

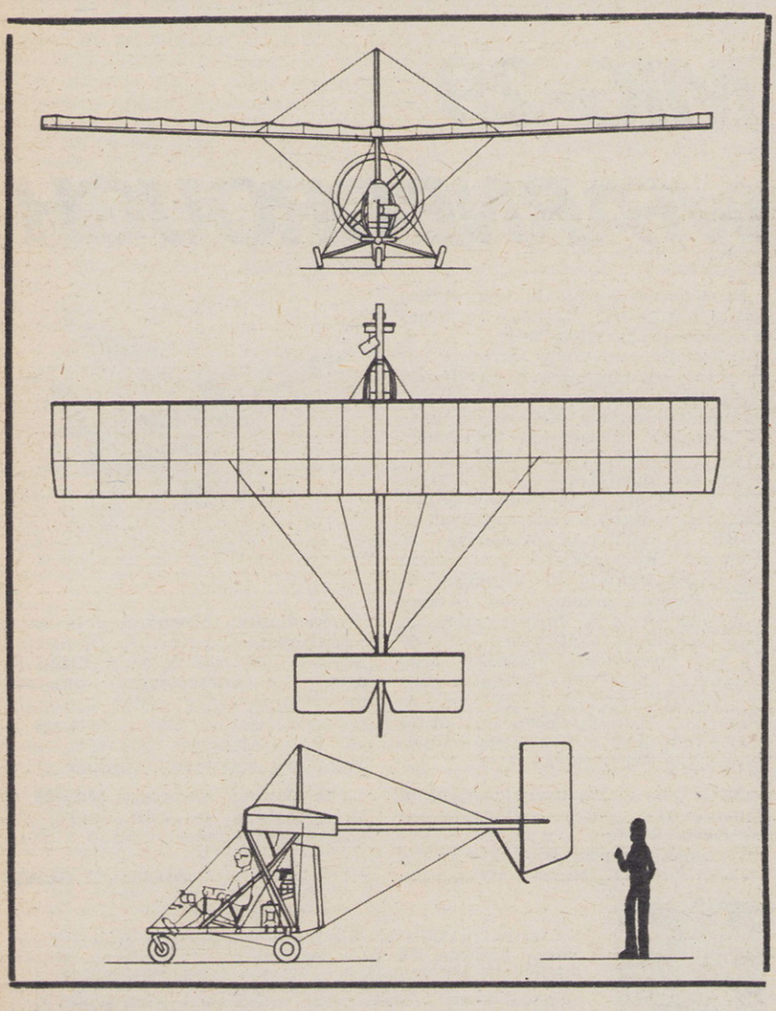
BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

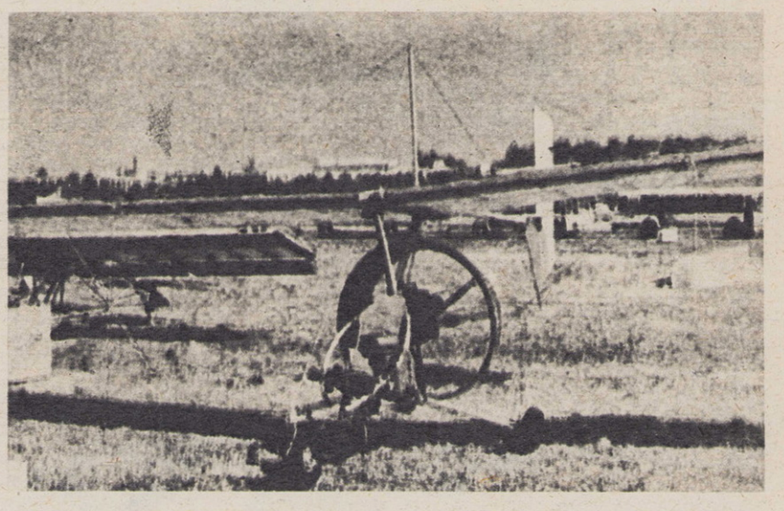


U góry: rakieta nośna Sojuz TM-6 przed startem na Bajkonurze 29 sierpnia 1988.

Po prawej: międzynarodowa załoga radziecko-afgańska przed startem w kosmos: Władimir Lachow, Walerij Polakow i Abdul Ahad Mohmand oraz po wylądowaniu: W. Lachow i A. A. Mohmand. Lekarz W. Polakow pozostał na stacji Mir, gdzie ma pracować przez dłuższy czas.

Zdjęcia: APN (2) i „Nowoje Wremia"

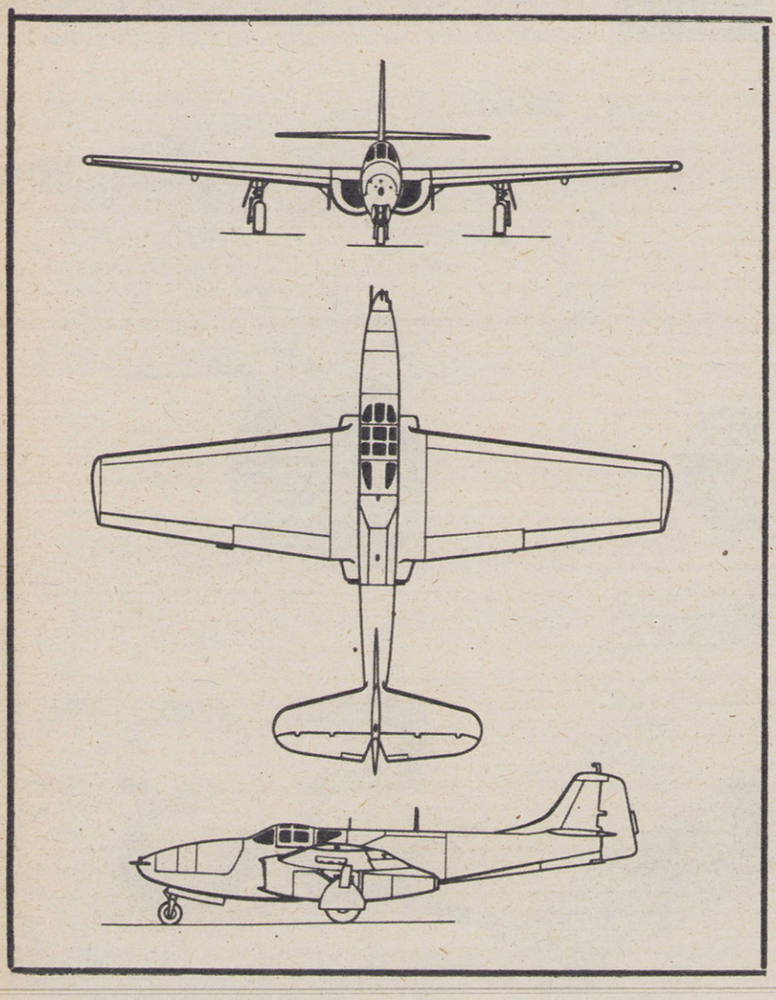




ULTRALEKKI SAMOLOT PTIENIEC

Zwycięzcą zlotu konstrukcji lekkich SLA w Tuszyno (ZSRR) został ultralekki samolot Wiktora Chribkowa z Kumeratu (Baszkirska ASRR), nazwany Ptieniec (piskle). Jest to jednomiejscowy, jednosilnikowy górnopłat z konwencjonalnymi usterzeniami, w układzie krzyżowym, z napędem pchającym oraz ze stałym trójkołowym podwoziem z przednim kółkiem i płozą ogonową. Odznacza się bardzo prostą konstrukcją. Zastosowano w nim typową sterownicę z pedałami. Głównym elementem łączącym poszczególne zespoły nośne jest rurowa belka kadłuba połączona z rurami obejmującymi siedzenie pilota wraz z oparciem, które za pilotem tworzą płaską kratownicę. Przymocowane są do niej skrzydła, zespół napędowy, zbiornik paliwa oraz resorowe golenie podwozia głównego i widelcowa goleń kółka przedniego, a także bocznie umocowana mała tablica przyrządów pokładowych. Płat ma obrys prostokątny, bez skosu, z dodatnim wzniosem i stałą cięciwą 1,2 m. Jego konstrukcję stanowi rama z dźwigara i sztywnej krawędzi natarcia, połączonych czterema rozpórkami i żeberkami o profilu aerodynamicznym. Całość pokryta jest płótnem. Usterzenia mają płaskie profile, są bez skosu i również pokryte płótnem. Usterzenie kierunku ma bardzo mały dolny trójkątny statecznik oraz duży ster o obrysie trapezowym. Usterzenie wysokości o obrysie prstokątnym ze znacznym wykrojem dla steru kierunku. Zespół napędowy stanowi silnik tłokowy z pchającym śmigłem. Przewidziano możliwość zastosowania pierścieniowego otunelowania śmigła dla zwiększenia sprawności. Brak danych dotyczących typu i mocy silnika oraz mas i osiągów. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 8,6 m, długość — 5,52 m, wysokość — 2,68 m, powierzchnia płata — 10,32 m², wydłużenie — 7,16, rozstawy: kół — 1,6 m, osi — 1,6 m, średnica śmigła — 1,1 m.

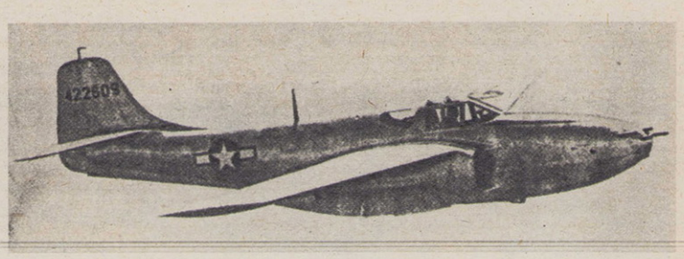


BELL P-59 AIRACOMET

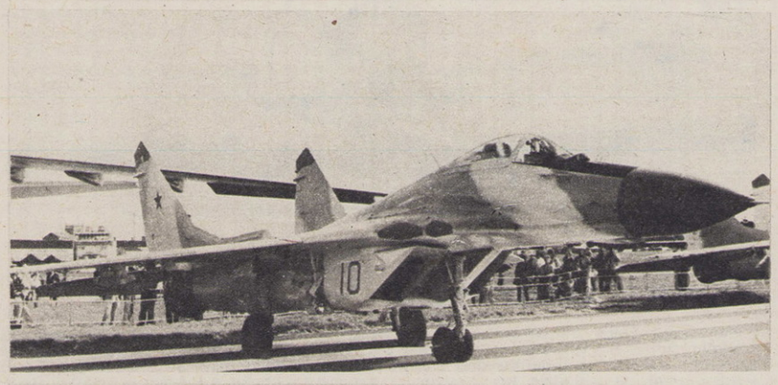
W 1941 jeden egzemplarz odrzutowego silnika Whittle'a wraz z niezbędną dokumentacją został przekazany do USA, gdzie zakłady General Electric zostały zobowiązane do opracowania konstrukcji i produkcji silników turboodrzutowych:. Jednocześnie położona w pobliżu wytwórnia lotnicza Bell Aircraft Corporation otrzymała zamówienie na opracowanie projektu samolotu myśliwskiego z napędem turboodrzutowym. Zamówienie na realizację projektu Bell Model 27 wpłynęło 1941-09-05 i prace prowadzono w tajemnicy, o czym świadczy myląco oznaczenie XP-59A, które dotyczyło zaniechanego projektu samolotu z silnikiem tłokowym i pchającym śmigłem. Zaledwie rok i miesiąc od tej daty, 1942-10-02, pierwszy z trzech prototypów XP-59A, napędzany dwoma silnikami General Electric I-A, o ciągu 2 x 6,2 kN, wzniósł się po raz pierwszy w powietrze nad suchym jeziorem Muroc w Kalifornii. Był to pierwszy myśliwiec odrzutowy nie tylko w USA, ale w ogóle w lotnictwie Państw Sprzymierzonych. Wkrótce oblatano następne prototypy, a w sierpniu 1943 latał już pierwszy z trzynastu samolotów serii próbnej YP-59A z nowszymi silnikami G.E. I-16 (później przemianowane na J-31) o ciągu 2 x 7,3 kN. Jeden z tych samolotów przekazano do W. Brytanii, na wymianę z brytyjskim Gloster Moteor, a dwa oznaczone XF2L-1 dostarczono do US Navy w celu zbadania przydatności samolotu w służbie morskiej. Złożono też zamówienie na 100 samolotów seryjnych P-59A Airacomet (powietrzna kometa; przedrostek Aira- wchodził w skład niemal wszystkich nazw samolotów firmy Bell).

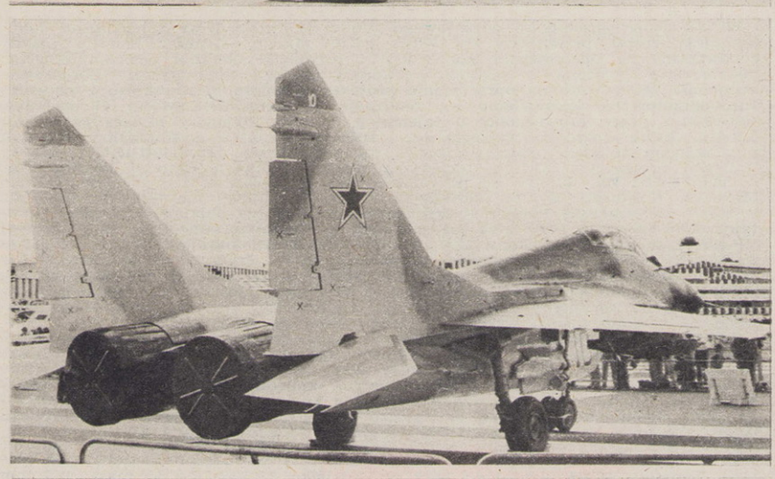
P-59 był jednomiejscowym, dwusilnikowym wolnonośnym średniopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Układ dwusilnikowy wybrano ze względu na dość dużą zawodność, a jednocześnie niezbyt duży ciąg ówczesnych silników odrzutowych. Skrzydła proste, trapezowe z zaokrąglonymi końcówkami, wyposażone w klapy wyporowe. Kadłub o opływowych kształtach z kabiną pilota nad krawędzią natarcia płata. Usterzenie klasyczne ze statecznikiem pionowym uzupełnionym płetwami ustatecznia jącym nad i pod kadłubem. Podwozie trójpodporowe z kołem przednim, całkowicie wciągane w locie, w skrzydła i przód kadłuba. Silniki turboodrzutowe G.E. o sprężarkach odśrodkowych, zabudowane były po bokach kadłuba, pod płatem. Samoloty P-59A uzbrojone były w 1 działko 37 mm i 3 k. masz. 12,7 mm zabudowane w dziobie. Ponadto mogły unieść 2 bomby 450 kg lub 8 pocisków rakietowych 27 kg. Próby w locie i zastosowania bojowego, w tym również próby porównawcze z tłokowymi myśliwcami USAAF, wykazały że P-59 Airacomet nie nadaje się do roli myśliwca. Postanowiono przeznaczyć go do szkolenia załóg dla odrzutowych myśliwców P-80, powstających w tym czasie w zakładach Lockheed. Jednocześnie zmniejszono liczbę zamówionych samolotów do 50, z których wyprodukowano 20 w wersji P-59A i 30 — P-59B, wyposażonych odpowiednio w silniki J-31-GE-3 i -GE-5 o ciągu 9 kN każdy. **(J.S.)**

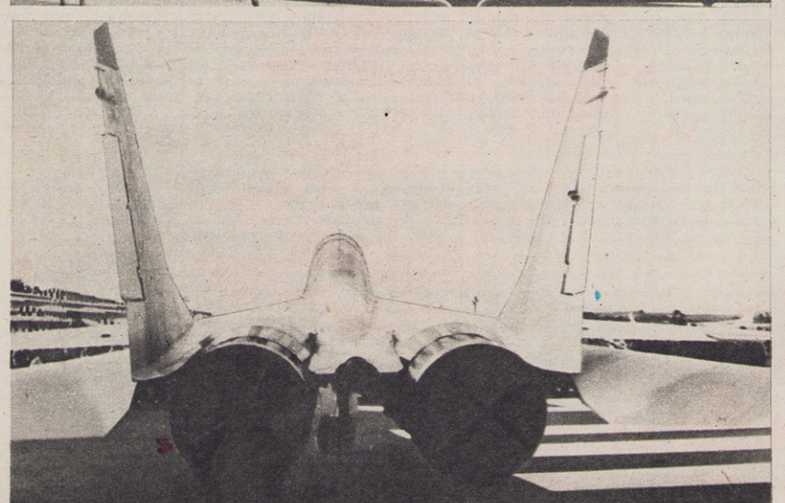
DANE TECHNICZNE P-59A (2 x 9 kN). **Wymiary:** rozpiętość — 13,9 m, długość — 11,6 m, wysokość — 3,7 m. **Masy:** własna — 3 600 kg, w locie — 4 900 kg, max. — 5 750 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 665 km/h (9 000 m), przelotowa — 604 km/h; czas wznoszenia na 3 000 m — 3,2 min, na 6 000 m — 7,4 min, pułap — 14 000 m, zasięg — 640 km. **Na rysunku: P-59B; na zdjęciu: P-59A-1BE.**



MIG-29 w FARNBOROUGH







Największą rewelacją tegorocznej międzynarodowej wystawy lotniczej w Farnborough (1988-09-04 — 11), w Wielkiej Brytanii, były samoloty radzieckie: jednomiejscowy myśliwski MiG-29A i jego dwumiejscowa odmiana treningowa MiG-29UB. Była to pierwsza prezentacja współczesnych radzieckich samolotów bojowych na międzynarodowej wystawie, a uznano ją za kolejny objaw głasnosti i dążeń rozbrojeniowych w ZSRR. Samoloty te przeleciały ze Związku Radzieckiego z jednym międzylądowaniem w Wittstock w NRD. Podczas przelotu nad morzem i Wielką Brytanią towarzyszyły im dwa samoloty brytyjskie Tornado F3 z 5 Dywizjonu. Samoloty MiG pilotowali piloci doświadczalni Biura Konstrukcyjnego (OKB) im. A. Mikojana: Anatolij Kwoczur (MiG-29A) oraz Roman Taskajew i Jurij Jermakow (MiG-29UB).

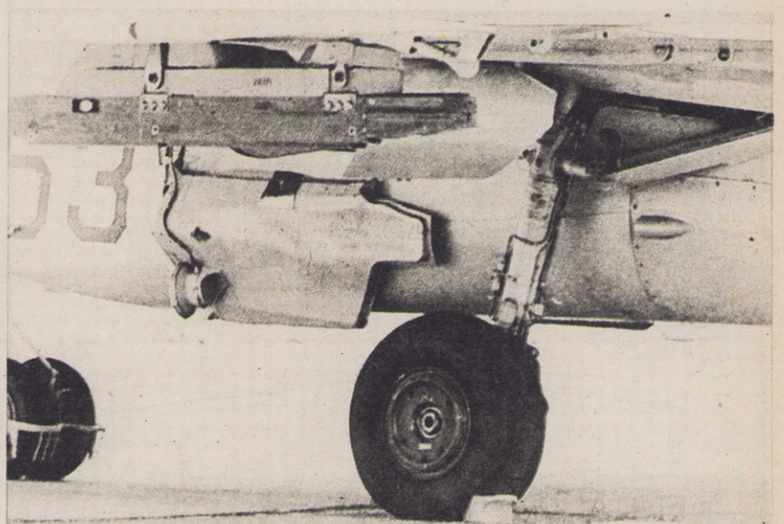
MiGi były najbardziej obleganymi samolotami przez zwiedzających wystawę. W stoisku z miniaturowymi modelami, spośród ok. 100 typów tylko MiG-29 został wykupiony błyskawicznie. Nowością było zademonstrowanie przez A. Kwoczura podczas pokazów w locie ślizgu na ogon, na odrzutowym samolocie myśliwskim. Ślizg został wykonany na wysokości ok. 900 m ze względu na bezpieczeństwo pokazów, choć może być wykonany znacznie niżej.

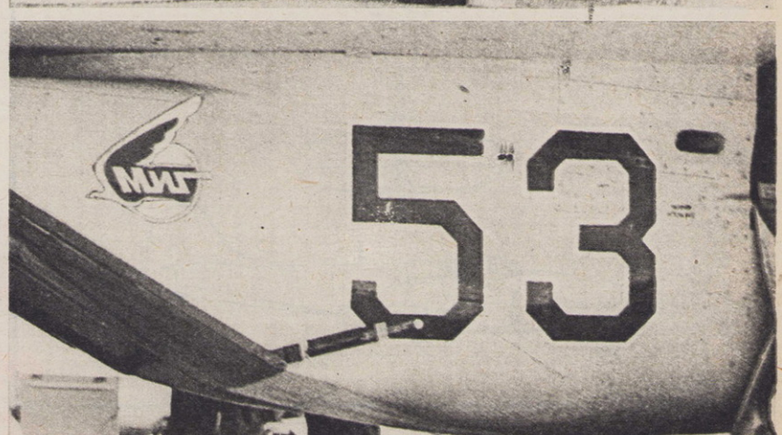
Jak podano, samoloty MiG-29 są eksportowane do Indii, Iraku, Jugosławii, Koreańskiej RLD i Syrii.

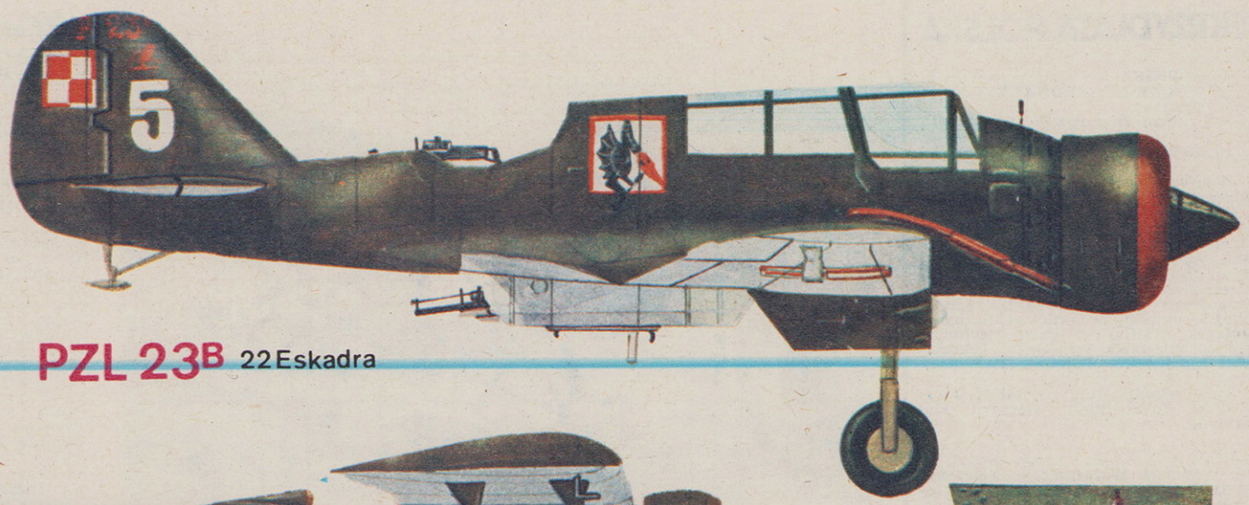
ANDRZEJ GLASS

1	
2	6
3	
4	7
5	8

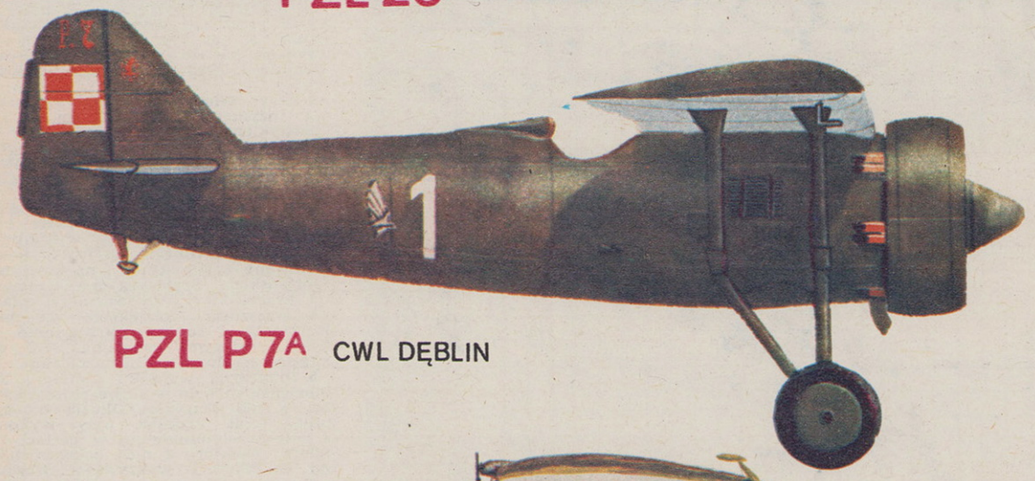
NA ZDJĘCIACH: 1 — MiG-29A i MiG-29UB w asyście brytyjskiego Tornado F3. 2 — jednomiejscowy myśliwski MiG-29A z numerem bocznym 10. 3 — dwumiejscowy, szkolno-treningowy MiG-29UB z małym radarem w dziobie. 4 — MiG-29A: wyloty silników R-33B z dopalaczami, usterzenie z widocznymi napływami na skrzydle. 5 — usterzenie MiGa-29UB: bez napływów na skrzydłach; widoczny pojemnik na spadochron hamujący między silnikami. 6 — sylwetka MiGa-29 A w locie. 7 — podwozie główne MiGa-29UB. 8 — złoto-granatowo-biały znak firmowy MiG, na boku wlotu powietrza do silnika.
Zdjęcia: Andrzej Glass (5), „Fligh Int." (2) i „Show Daily" (1)







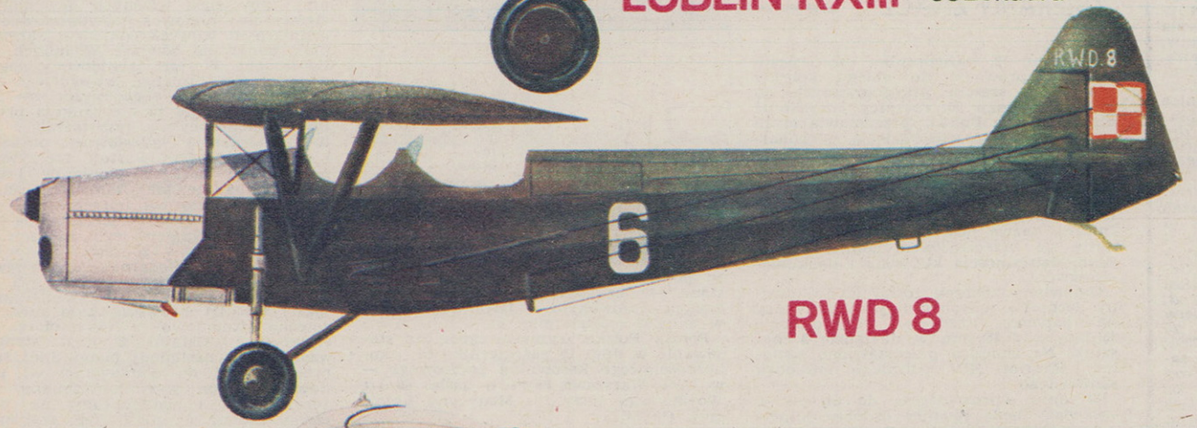
PZL 23B 22 Eskadra



PZL P7A CWL DĘBLIN

CWL

LUBLIN RXIIID 33 Eskadra



RWD 8

33

C Kowalski

FOKKER F VII 212 Eskadra

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ:

Redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, zastępca redaktora naczelnego — Tadeusz Malinowski, zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji — Henryk Kucharski, zastępca sekretarza redakcji — Piotr Górski, redaktorzy: Waldemar Czerniszewski, Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Wiesława Dymnicka, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska.

Stale współpracują: Bolesław Gaczkowski (Aeroklubu), Bernard Koszewski.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępcy redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 910 zł, półrocznie — 1 820 zł, rocznie — 3 640 zł.

WARUNKI PRENUMERATY

1. Dla osób prywatnych — instytucji i zakładów pracy: instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych Oddziałach; instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2. Dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów: osoby zamieszkałe na wsi i w miastach gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, w pozostałych miastach — wyłącznie w urzędach pocztowych.

3. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa. Konto NBP XV Oddział w Warszawie nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

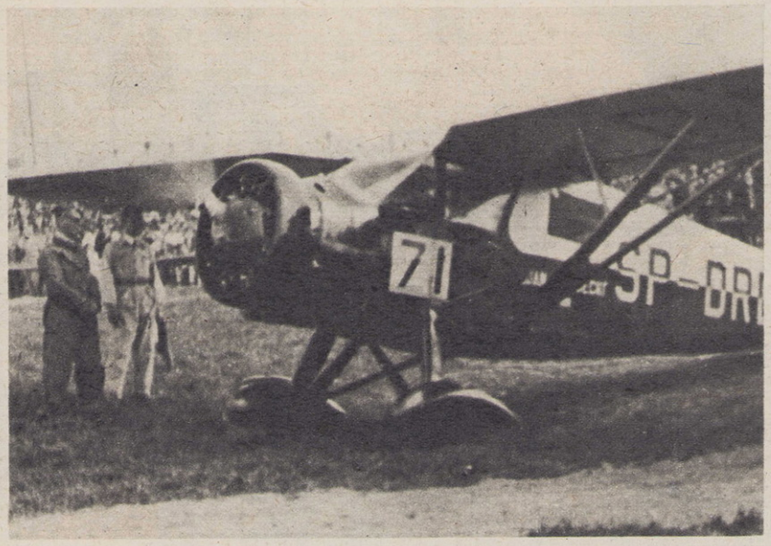
OGŁOSZENIA. Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 200 zł za słowo, a ogłoszeń urzędowych i reklamowych oraz komunikatów handlowych — 600 zł za 1 cm². Cena ogłoszeń na całej stronie wynosi 300 000 zł; na 3/4 strony — 230 000 zł; na 1/2 strony — 150 000 zł. Ceny podstawowe ogłoszeń wzrastają: za każdy dodatkowy kolor — o 30%; za pełny kolor — o 100%; za zamieszczenie ogłoszenia na pierwszej lub ostatniej stronie — o 100%. Za ogłoszenia drobne przekraczające 50 słów, a w przypadku pozostałych ogłoszeń i reklam — 1 stronę, doliczany jest dodatek w wysokości 100% od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy WKiŁ — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77.

Podpisano do druku 1988-09-30.
Zam. 1848. U-6.
PL ISSN 0137-866X Nr ind. 37606X.



Z LOTNICZEGO ALBUMU: RWD 9

W Challenge 1934 wzięło udział 6 samolotów RWD-9, na których latali Polacy i 2 samoloty tego typu pilotów czechosłowackich. Tak jak prezentowany poprzednio samolot Stanisława Płonczyńskiego, te dwa RWD zostały sfotografowane przez Zdzisława Sikorskiego na lotnisku w Skniłowie.

U góry: RWD-9 (SP-DRD, „Jan Śniadecki", numer startowy 71), na którym pil. Jerzy Bajan zajął w Challenge'u 1934 pierwsze miejsce.

Powyżej: RWD-9 (SP-DRE, numer startowy 72) pilotowany przez Jana Buczyńskiego. (CZ)

ZBIERAMY ZNACZKI

W dniu 12 października br. Poczta Polska wprowadzi do obiegu kolejny znaczek z sześciu przygotowanych do obiegu z okazji 70. rocznicy odzyskania niepodległości Polski, przedstawiających najważniejsze przedsięwzięcia gospodarcze II Rzeczypospolitej.

Znaczek, który przedstawiamy, nawiązuje do 60-lecia Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej, który powstał w 1928 jako placówka naukowo-badawcza. Obecną nazwę nosi od 1958. WIML zajmuje się orzecznictwem lotniczo-lekarskim, działalnością kliniczną i naukowo-badawczą.

Omawiany znaczek został wydrukowany techniką wielobarwnej rotograwiury na papierze kredowym o formacie 43 mm x 31,25 mm w nakładzie 8 mln sztuk. Na znaczku przedstawiono samoloty Hanriot XIV polskiego lotnictwa sanitarnego.

W dniu wprowadzenia do obiegu w sprzedaży będą również ozdobne koperty pocztowe FDC, które opatrzone zostaną okolicznościowym stemplem pocztowym stosowanym w UPT Warszawa 1 w dniu 12 października br.

Poczta Polska wyraziła zgodę na stosowanie w dniu 19 października br. okolicznościowego kasownika pocztowego — w UPT Warszawa 86 — o haśle: 60 lat Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej. (WIECZ)

KLUB ISKRA

Saulius Stulas — ul. Pusc 20, Vaisvydava, g. Girionys, Kauno cz. 234312 Litewska SRR, ZSRR — chciałby nawiązać korespondencję z kolegami z Polski, CSRS i innych państw na temat plastykowych modeli samolotów. Wraz z Leonasem Narkeviciusem z Kowna proszą Mariusza Kmitę z Rzeszowa o wywiązanie się ze zobowiązań lub zwrot wysłanych mu modeli.

Michael Oelsch — Kurt-Wieland-Str. 12, 9003 Karl-Marx-Stadt, NRD — pragnie nawiązać korespondencję z kolegami z Polski na temat modeli i literatury modelarsko-lotniczej. Język obcy — rosyjski.

Aleksiej Waleriewicz Szachow — ul. Ak. Pawłowa 311A kw. 135, 310168 g. Charków-168 — ZSRR — chciałby korespondować na temat plastykowych modeli samolotów. Prosi Grzegorza Wołodzkiego z Tych o wywiązanie się ze zobowiązań lub zwrot wysłanych mu modeli.

Roman Wagner — ul. Zawadzkiego 59 m. 12, 43-190 Mikołów — poszukuje licznych TBiU, tomików z Biblioteczki Skrzydlatej Polski nry 3, 4, 9 i 12 oraz kalkomanii do modelu samolotu P-51D Mustang z dywizjonu 303 lub innego (skala 1:48). W zamian oferuje inne, lotnicze TBiU (nry 80—121), modele plastykowe: Hawker Hunter (1:72, Novo), Su-7 (1:72, Plasticart), Avia BH-3 (1:72, KP), Avia BH-11 (1:50, Směr) oraz śmigłowiec Mi-10K (1:100, Plasticart) i inne.

Maciej Chrobak — 32-632 Pisarzowice 689, woj. bielskie — poszukuje „Skrzydlatej Polski" nry 36 i 39/1985, 12/1986, 33/1987 i 31/1988 oraz TBiU nry 3, 67 i 86. W zamian oferuje numery „Skrzydlatej Polski z lat 1984—1986, TBiU nry 61 i 119, MM nry 9/1983, 7/1985 i 4/1987.

Jan Szewczyk — ul. Trzyniecka 12/13, 41-506 Chorzów-Batory — za modele samolotów, książki o tematyce lotniczej, modelarskiej i wojenno-morskiej chciałby otrzymać modele lokomotyw i wagonów HO.

LISTY

BRACIA FLORJAŃSCY

Szanowny Panie Redaktorze!

W numerze 30 Waszego poczytnego czasopisma z dnia 24 lipca br. ukazał się artykuł p. J.B. Cynka pt. „Bracia Florjańscy".

Ponieważ jestem tym, na kogo powołuje się autor, wymieniając wielokrotnie w treści moje imię i nazwisko, czuję się zobowiązany do zabrania głosu w sprawie tej niefortunnej publikacji. Rzecz w tym, że autor korzystając z materiałów udostępnionych przez mnie wiele lat wstecz, podaje obecnie szczegóły w zniekształconej formie, wypaczając sens poczynań pionierów naszego lotnictwa, jakimi niewątpliwie byli mój ojciec Tadeusz i stryj Władysław.

Do poważniejszych uchybień należą:

1. Nasze nazwisko pisze się przez „j" a nie przez „i". Poprawnie jest: Florjański, a nie Floriański! Geneza tego wywodzi się ze staropolskiej pisowni: Floryański, skąd „y" przeszło we współczesne „j".

2. Stryj Władysław był z wykształcenia inżynierem mechanikiem, a nie: „plastykiem specjalizującym się w malarstwie". Dyplom inżyniera zdobył na Politechnice w Pradze Czeskiej. Malarstwo stanowiło margines jego zainteresowań.

3. Na opublikowanym zdjęciu widnieją dwa samoloty, a nie szybowiec i samolot! Od tyłu starszy, wykonywany na zlecenie ZASPL, a od frontu nowszy budowany z inicjatywy i na koszt braci Florjańskich. Szybowca nie budowano!

4. Bracia Florjańscy osobnego, własnego warsztatu stolarskiego nie mieli. Korzystali z różnych pomieszczeń. Pożar, o którym wspomina JBC miał miejsce na lotnisku Lewandówka.

5. Przyczyną wypadku samolotu braci Florjańskich było wadliwe okucie kadłuba, a nie skrzydła! Okucia mocujące pręty krat kadłuba były wykonane z odlewu aluminiowego w postaci trójników. Niektóre z nich zakwestionowano w odlewni, wykrywając wewnątrz odlewów pęcherze powietrza. Obniżało to znacznie wytrzymałość mechaniczną materiału, dyskwalifikując trójnik jako element mający przenosić obciążenia. Stryj z Ojcem zdecydowali o zamocowaniu jednego z wadliwych okuć jedynie ze względów technologicznych, aby nie przerywać montażu. Zamierzali wymienić je po otrzymaniu nowego odlewu wykonanego bez usterek. Nie było to zatem działanie celowe dla doprowadzenia do katastrofy, jak sugeruje JBC, lecz splot okoliczności skomplikowanych wybuchem wojny i szeregiem dalszych zdarzeń.

6. Samolot był projektowany od 1912 z nawiązaniem do aktualnego stanu wiedzy i techniki lotniczej. Zawierał przy tym wiele własnych oryginalnych elementów płatowca. Dwupłatowce w popularnym wówczas układzie Farmana, były budowane również w innych wytwórniach. W 1914 znajdowały się w wyposażeniu lotnictwa wojskowego wielu krajów. Skąd więc zarzut że: „wg norm 1914 r. była to konstrukcja prymitywna, koncepcyjnie przestarzała"! Jest to stwierdzenie gołosłowne, obraźliwe i obniżające wręcz wartość rzeczywistego wysiłku naszych pionierów lotnictwa. Chyba, że taki zamiar w istocie przyświecał autorowi opracowania.

Wniosek JBC jest zatem zupełnie nietrafny, podważający jego zdolność do obiektywnej oceny zdarzeń.

7. Oznaczenie zmodernizowanych samolotów Brandenburg było TOF, a nie TF! Pierwsza partia 10 sztuk, znana jako „typ III lwowski" była modernizowana stopniowo z egzemplarza na egzemplarz. Ostatni z nich stanowił wzorzec dla następnej planowanej serii, przewidzianej do zbudowania od podstaw. Miał on wszystkie zmiany modernizacyjne i namalowany na usterzeniu pionowym znak TOF, wykonany w stylizowanej formie.

Szczegóły dotyczące zmian modernizacyjnych podane w artykule również nie są ścisłe.

O pozostałych błędach i przeinaczeniach nie wspomnę. Byłaby to lista zbyt długa i nużąca dla czytelnika. Na dobrą sprawę artykuł ten należałoby napisać poprawnie od nowa.

Z poważaniem
TADEUSZ FLORJAŃSKI, syn

OGŁOSZENIA DROBNE

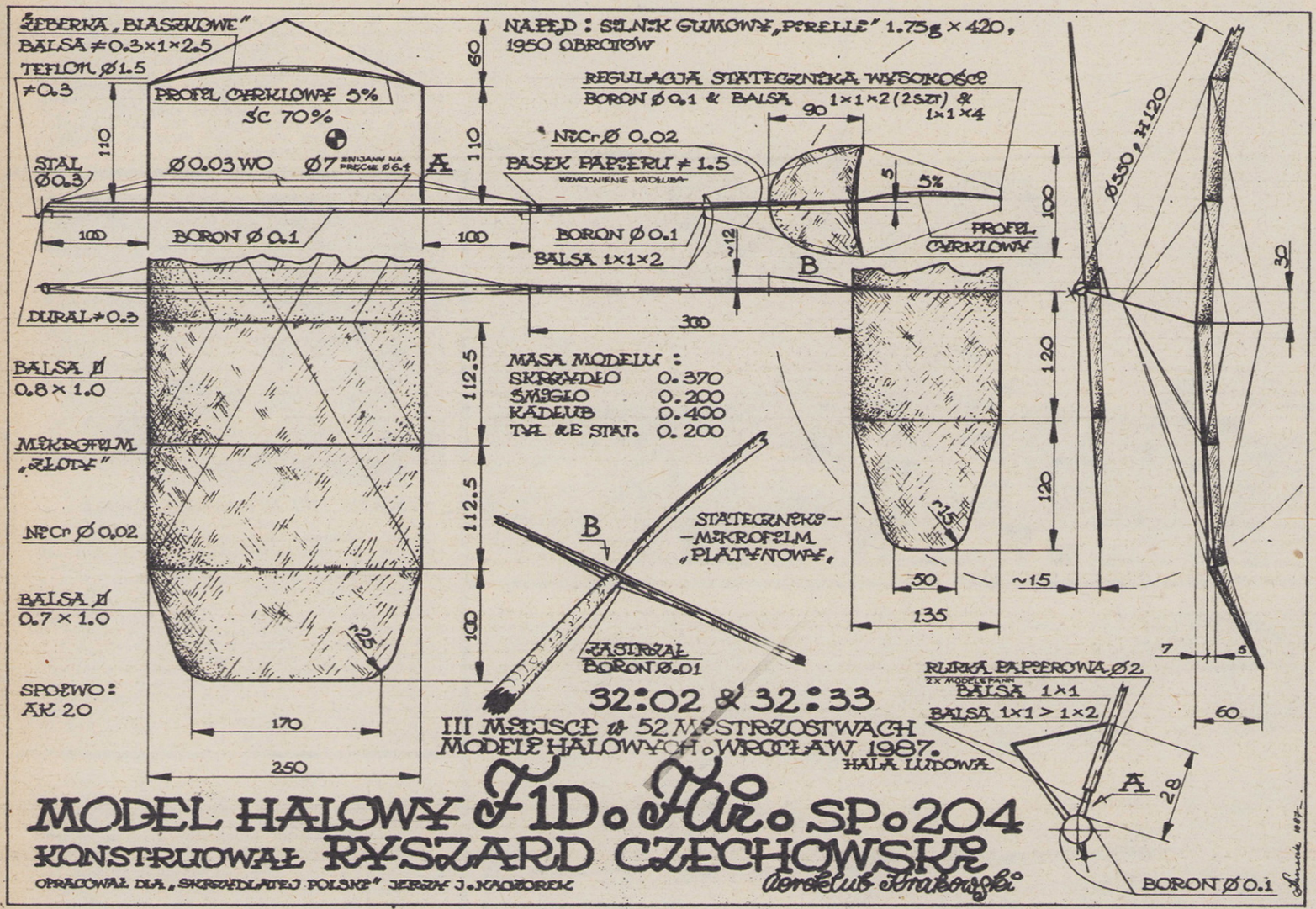
Udostępnię dokumentację lotni, motolotni, silników, samolotów, wiatrakowców. Nowicki — Wrocław 11, skrytka 105. (Ogł. nr 1)

Sprzedam modele NOVO — na odpowiedź znaczek. Mirosław Ożarowski — 91-002 Łódź, ul. Drewnowska 10/5. (Ogł. nr 156)

Andrzej Haliński — 82-103 Stegna, ul. Morska 16 — odstąpi wycinanki ksero samolotów, okrętów, czołgów. Koperta, znaczek. (Ogł. nr 158)

Lotnię Kanion B sprzedam — Marek Gatkowski — 56-400 Oleśnica, ul. Wrocławska 7/9. (Ogł. nr 161)

Przedstawiamy rysunki modelu halowego klasy F1D, opracowanego przez Ryszarda Czechowskiego z A. Krakowskiego. W Hali Ludowej we Wrocławiu model ten osiągnął czasy lotu wynoszące 32 min. 2 s i 32 min. 33 s.



KLUB 1:72

MODELE CZYTELNIKÓW

W Klubie 1:72 publikujemy kolejne zdjęcia modeli redukcyjnych samolotów, nadsyłane przez czytelnikiów SP; tym razem przedstawiamy modele samolotów dwupłatowych.

Na zdjęciach:

1 — Albatros D.III nr 2586 Adama Haber-Włyńskiego podczas Powstania Wielkopolskiego; zestaw Směr w podziałce 1:48. Model i zdjęcie: Bogusław Muzyk.

2 — Nieuport XI Bébé z zestawu Směr w podziałce 1:48. Model: Josef Mužik, zdjęcie: J. Krejza.

3 — De Havilland DH-82C Tiger Moth; zestaw Směr w podziałce 1:48. Model: Josef Mužik, zdjęcie: J. Krejza.

4 — Westland Wallace — samolot znany z przelotu nad Mt. Everest; zestaw Novo w podziałce 1:72. Model i zdjęcie: Wiesław Kuchta.

5 — Supermarine Walrus Mk II firmy Matchbox w podziałce 1:72. Model i zdjęcie: Witold Drożdż.

6 — Gloster Gladiator Mk I z 73 dywizjonu RAF w 1938, zestaw Matchbox w podziałce 1:72. Model i zdjęcie: Lechosław Brzoska.

1

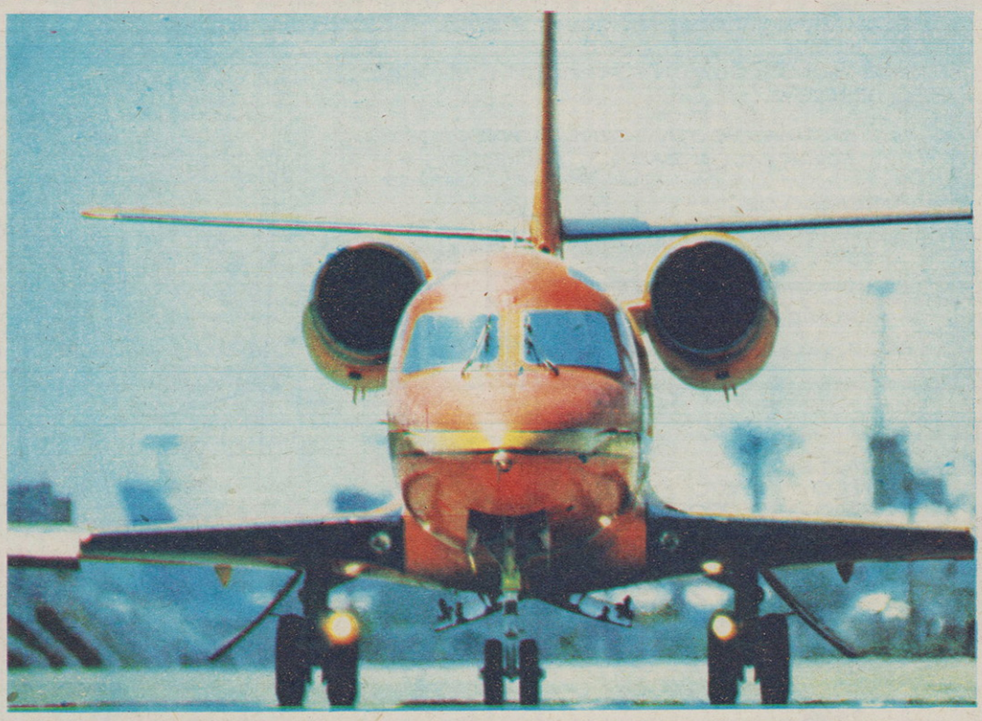
4

2

5

3

6



ASTRA

Astra en face — tak można zatytułować efektowne zdjęcie samolotu obok, którego historia jest następująca. Przed 20 laty firma Aero Commander (USA) odsprzedała prawa produkcji swego samolotu dyspozycyjnego Jet Commander izraelskiej wytwórni Israel Aircraft Industrie z Lyddy, gdzie odtąd produkowany był jako IAI 1124 Westwind I i (po zmodyfikowaniu) Westwind II. Na bazie tej konstrukcji opracowano w Lyddzie nowy samolot IAI 1125 Astra, różniący się układem (dolnopłat), skośnymi skrzydłami i wieloma innymi szczegółami.

KRIOGENICZNY WYMIENNIK CIEPŁA

Pociski rakietowe naprowadzane na podczerwień zdają się odchodzić w przeszłość, ustępując doskonalszej broni naprowadzanej radarowo. Nadal stanowią jednak większość w arsenałach uzbrojenia lotniczego. Zasada naprowadzania na podczerwień jest znana, ale mało kto wie, że aparatura znajdująca się w takim pocisku jest bardzo... wymagająca jeśli chodzi o chłodzenie. Urządzeniem, mogącym spełnić to wymaganie, jest kriogeniczny wymiennik ciepła. Wykorzystano w nim efekt pobierania kalorii przez odparowywania ciekłego gazu (tzw. efekt Jou-Thomsona). Przedstawiony na zdjęciu wymiennik brytyjskiej firmy Hymatic, długości 20 mm, może ochłodzić elementy głowicy samonaprowadzającej do temperatury 100°K (—173°C) w czasie 1 s. Ciśnienie gazu 1 150 ba zachowywane jest przez 10 lat.

BRAZYLIJSKI DYSPOZYCYJNY

Brazylijska wytwórnia Embraer (Emprasa Brasileira de Aeronautica SA) znana jest ostatnio dzięki udanemu samolotowi szkolno-treningowemu EMB-312 Tucano, m.in. produkowanemu na licencji w Wielkiej Brytanii (Shorts). Firma oferuje jednak znacznie bogatszy asortyment, bo także samoloty komunikacji lokalnej EMB-110 Bandeirante, EMB-120 Brasilia (nowej generacji), rolniczy EMB-201 Ipanema, jak również dyspozycyjny EMB-121 Xingu. Obecnie w produkcji jest wersja EMB-121A1 Xingu II (na zdjęciu) z silnikami turbinowymi PWC PT6A-135 o mocy po 559 kW każdy (750 KM).

AN-2 W AJENCJI

W radzieckim przedsiębiorstwie Aerofłotu w Majkopie, (Kraj Krasnodarski) załoga samolotu rolniczego An-2 wydzierżawiła go, podejmując pracę na własny rachunek. Jest to pierwszy przypadek wzięcia samolotu w ajencję w ZSRR. Kierownik załogi samolotu A. Pietrow, I pilot J. Łarin, II pilot A. Mieniajło i mechanik I. Wasienin w maju br. zawarli umowę z przedsiębiorstwem lotniczym: do końca 1988, niezależnie od koniunktury produkcyjnej, zobowiązali się zapłacić przedsiębiorstwu stałą sumę — 24 tys. rubli za dzierżawę samolotu, a ponadto za każdą godzinę lotu, przedsiębiorstwo będzie otrzymywać 6 rubli 24 kopiejki czystego zysku.

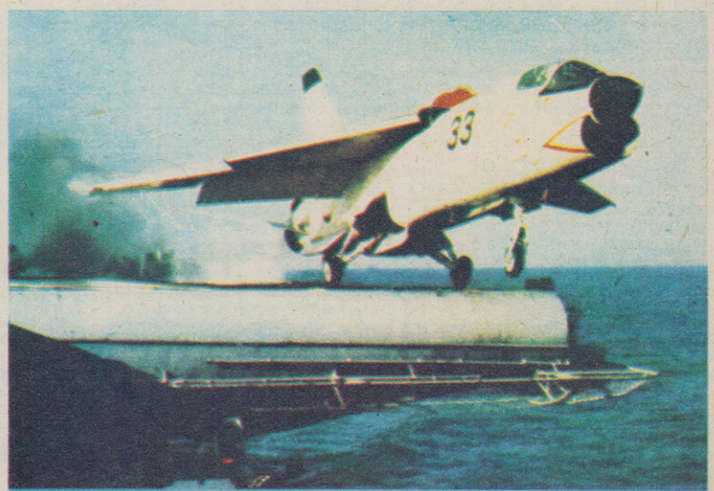
Okres 3 letnich miesięcy 1988 wykazał, że wydajność pracy na nowych zasadach w porównaniu do innych załóg była wyższa o 18%, dochody za godzinę lotu wzrosły o 20%, a jednostkowe zużycie paliwa zmalało o 9%. Przy organizacji pracy wykorzystywano dwa prywatne samochody osobowe. Kiedy załoga uprawia z powietrza pola jednego kołchozu, kierownik załogi przygotowuje pole wzlotów i preparaty do obróbki pól w innym gospodarstwie. Zużywa się na to 1,5—2 dni, a tradycyjnie trwało to tydzień. Zysk załogi A. Pietrowa jest dwukrotnie większy niż innych załóg. Rozdzielają między sobą tylko 70% funduszu płac, co wynosi ok. 2 000 rubli dla każdego, a pozostałą część przeznaczają do rozliczenia na koniec roku.

WYŻSZY NIŻ DŁUŻSZY

Niewątpliwym oryginałem wśród wiropłatów jest francuski śmigłowiec Grillon 120. Ze względu na wymiary kadłuba, określany jest jako „wyższy niż dłuższy". Trzyłopatowy wirnik główny o średnicy 5 m i dwułopatowe śmigło ogonowe o średnicy 1 m napędzane są przez silnik Wankla o mocy 88 kW (120 KM). Masa własna wynosi 250 kg. Zapas benzyny samochodowej 50 dm³ zapewnia przelot długości 450 km z prędkością 120 km/h. Niestety — zabiera tylko pilota, choć konstruktorzy: Christian Sellet i Jacques Pelletier obiecali opracować wersję dwumiejscową.

RZADKI PTAK

O ile dobrze znany jest szturmowy samolot morski LTV A-7 Corsair, zanikła jakby pamięć o jego poprzedniku, myśliwcu F-8 Crusader, oblatanym w marcu 1958. Samoloty te używane są jednak nadal, m.in. przez francuskie lotnictwo pokładowe, w wersji F-8E (FN), od 1964. Na zdjęciu — start jednego z 30 Crusaderów marynarki francuskiej, z lotniskowca Clemenceau.



Zdjęcia: „Aviation Magazine International", „Air et Cosmos", Hymatic